This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
3840
B7

YC 91364

EXCHANGE

SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS

LVX FIAT

MDCCCLXVIII

EX LIBRIS

Gaylord Bros.
Makers
Syracuse, N. Y.
PAT. JAN. 21, 1908

Die
volkswirtschaftliche Bedeutung der
Überland- und Städtebahnen

unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung
und Betriebsergebnisse der deutschen Kleinbahnen.

Dissertation

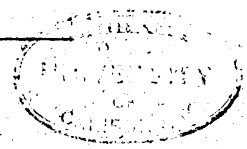
zur Erlangung der Doktorwürde

bei der philosophischen Fakultät

der Großherzoglich Hessischen Ludwigs-Universität
zu Gießen

eingereicht von

Friedrich Bodenstedt
aus Berlin.



Gießen 1906
v. Münchow'sche Hof- und Universitätsdruckerei (Otto Kindt).

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Überland- und Städtebahnen

unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung
und Betriebsergebnisse der deutschen Kleinbahnen.

Dissertation

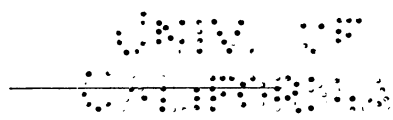
zur Erlangung der Doktorwürde

bei der philosophischen Fakultät

der Großherzoglich Hessischen Ludwigs-Universität
zu Gießen

eingereicht von

Friedrich Bodenstedt
aus Berlin.



Gießen 1906
v. Münchow'sche Hof- und Universitätsdruckerei (Otto Kindt).

HE 3840
.B7

Genehmigt durch das Prüfungskollegium
am 5. III. 1906.

Referent: Dr. Biermer.

Die in neuester Zeit so oft geäußerten Wünsche nach einer besseren, d. h. häufigeren und schnelleren Verbindung der Großstädte mit ihren Vororten einerseits, und der, in zahlreichen wirtschaftlichen Beziehungen zu einander stehenden Nachbarstädten miteinander, gibt Veranlassung zu der Untersuchung:

ob und wo ein Bedürfnis nach derartigen Verbindungen vorliegt,

ob und wie weit die bestehenden Verkehrsmittel dem genannten Zweck dienstbar gemacht werden können,

welche neuen Verkehrsmittel zur Erreichung des erwünschten Zieles zu schaffen sind, und

welche Interessentengruppen die Mittel aufzubringen haben, die für etwa nötige Erweiterungen und Neubauten erforderlich sind.

Wir sehen oft, daß die Ansichten über die volkswirtschaftliche Bedeutung des einen oder anderen Unternehmens weit auseinandergehen. Während sich unsere großen Eisenbahnlinien und die Gesamtheit der städtischen Straßenbahnen nach dieser Richtung hin wohl unbestrittener Anerkennung erfreuen, und ein Streit hierüber auch angesichts der im allgemeinen recht günstigen Rentabilität überflüssig ist, wird die Frage schwieriger, wenn es sich um die Schaffung von neuen Verkehrsmitteln handelt, deren volkswirtschaftliche Bedeutung sich nicht unmittelbar aus etwa zu erwartenden hohen Frequenzziffern mit finanziell günstigen Ergebnissen ziffermäßig nachweisen läßt. In diesen Fällen muß häufig die Unternehmungslust des Privatkapitals bahnbrechend wirken, sofern nicht die bereits in anderen Ländern unter gleichen Umständen ge-

310398

machten Erfahrungen zur Beweisführung herangezogen werden können, und dadurch eine Beteiligung öffentlicher Körperschaften erreicht wird. Gerade zu solchen Arbeiten scheint der praktische Nationalökonom berufen, denn die Volkswirtschaft muß es als ihre Aufgabe betrachten, Mittel und Wege zu finden, um alle Menschen in möglichst ergiebigem Maße der Segnungen der fortschreitenden Kultur und der Technik teilhaftig werden zu lassen, soweit ein derartiges Ziel mit den vorhandenen Mitteln und Kräften erreicht werden kann. — Der durch das verschiedene Maß von Kraft und Intelligenz im Laufe der Jahrhunderte begründete Unterschied zwischen den einzelnen Volksschichten der sich zur Zeit, als eine Kapitalbildung möglich wurde, noch weiter ausgesprochen hat, setzt dem idealen Ziele einer gleichmäßigen Verteilung von Licht und Schatten eine natürliche Grenze. Aufgabe des Staates ist es, die bestehenden Gegensätze in zweckmäßiger Weise auszugleichen. Nachdem mit fortschreitender wirtschaftlicher Entwicklung die Land- und Stadt-Gemeinden sich voneinander getrennt hatten, folgte die Differenzierung der letzteren zu Land-, Klein-, Mittel- und Großstädten, je nach der Bedeutung und dem Umfange des an jenen Plätzen domizilierten Handels und der Industrie. Die Mehrzahl der bedeutenden Gemeinden hat im Laufe der Jahre eine Eisenbahnverbindung erhalten, und während im Jahre 1867 erst ca. 9 Millionen Einwohner die Vorteile eines Eisenbahn-Anschlusses genießen konnten, stieg deren Zahl in Deutschland bis zum Jahre 1880 auf ca. 15 Millionen Einwohner, und betrug im Jahre 1900 ca. 40 Millionen bei einer Gesamt-Bevölkerungszahl von ca. 56 Millionen im Deutschen Reich. Die Zahl der durch Kleinbahnen an die Hauptbahnen angeschlossenen Gemeinden ist noch nicht statistisch ermittelt. Wir können aber annähernd von der Zahl der auf Kleinbahnen beförderten Personen auf die im Kleinbahnen-Gebiet ansässigen Einwohner schließen; denn während im Jahre 1900 auf den vollspurigen Eisenbahnen 848 Millionen Personen, und auf den Nebenbahnen 23 Mil-

lionen Personen, also zusammen auf den Bahnen erster und zweiter Ordnung 871 Millionen Menschen befördert wurden und die Bevölkerungszahl der von genannten Bahnen berührten Orte (Stationen) ca. 40 Millionen betrug, wurden auf den Kleinbahnen im Jahre 1902 insgesamt 50 Millionen befördert. Unter der Berücksichtigung, daß im allgemeinen vermögendere Bewohner der Stadt[1]) die Eisenbahn häufiger benutzen, wie die ärmeren Landbewohner, mag bei einer Beförderung von insgesamt 50 Millionen auf den Kleinbahnen die Annahme gerechtfertigt sein, daß die Einwohnerzahl der von diesen Bahnen aufgeschlossenen Gebiete etwa 3 Millionen beträgt. Um eine Probe auf dies Exempel zu machen, wollen wir annehmen, daß auf je 5 km Bahnlänge eine Station mit Ortschaft entfällt, also bei 8000 km Bahnlänge insgesamt 1600 Ortschaften berührt werden. Wenn man ferner berücksichtigt, daß die Zahl der Kleinbahnlinien (nicht Kleinbahngesellschaften) in demselben Berichtsjahre 320 betrug, und die Mehrzahl der Bahnen Anschluß an Stationen der Bahnen erster oder zweiter Ordnung haben, einige sogar mit Anfang- und Endstationen an Stationen der Hauptbahnen liegen, andere Gesellschaften dagegen von einem Ort mehrere Kleinbahnlinien ausgehen lassen, so dürfte die weitere Annahme gerechtfertigt sein, wonach ungefähr 1300 neue Ortschaften durch die Kleinbahnen aufgeschlossen werden. Betrüge deren Gesamt-Einwohnerzahl, wie vorher berechnet 3 Millionen, so entfielen demnach auf eine Ortschaft im Durchschnitt 2300 Einwohner. Damit dürfte bewiesen sein, daß die Schätzung von 3 Millionen Einwohnern eine obere Grenze darstellt, da Städte von 2000 Einwohnern und mehr häufig schon eines Anschlusses an die Hauptbahnen bedürfen.

---

[1]) In Preußen kamen im Jahre 1901 auf je 100 Köpfe der Bevölkerung physische Zensiten mit einem Einkommen von

	900—3000 Mark	über 3000 Mark
in der Stadt	12,95 %	2,28 %
auf dem Land	6,75 %	0,52 %

Aus vorstehenden Berechnungen ergibt sich zunächst, daß ein großer Teil der Bevölkerung noch gänzlich ohne Eisenbahnanschluß ist. Das Bedürfnis nach einem solchen ist aber überall da vorhanden, wo das Gebiet zur Betätigung eines Handels, Gewerbes oder Industrie-Unternehmens zu eng wird, oder mit zu großen Kosten verbunden ist, wo der Landwirt in zunehmender Weise intensiven Ackerbau treiben muß, und wo der eigene Haushalt und die in der eigenen Gemeinde ansässigen Gewerbetreibenden nicht mehr in der Lage sind, die täglichen Bedarfs-Artikel zu zivilen Preisen zu liefern. Mit zunehmender Entwicklung auf wirtschaftlichem Gebiete und steigendem Wohlstand stellt sich dann auch das Bedürfnis nach Fortschritten auf geistigem Gebiete ein, das Bedürfnis nach häufigerem Gedankenaustausch mit den benachbarten Gemeinden, und insbesondere mit den Städten, die infolge der in ihnen ansässigen Intelligenz fortdauernd neue Anregung geben und von anderen Städten bekommen. Je leichter der Verkehr zwischen den einzelnen Gemeinden gemacht wird, desto größer wird der Gedanken-Austausch sein, und je zahlreichere Beziehungen die Landgemeinden mit den Städten unterhalten, desto schneller werden deren Fortschritte auf wirtschaftlichem Gebiete sein, desto ungehinderter wird die Kultur und Wissenschaft ihren Siegeslauf auch auf dem Lande fortsetzen können. Wenn wir nun von zahlreichen Beziehungen sprechen konnten, welche die Landgemeinden mit den ihnen nächst liegenden Städten verbinden, so trifft das in erhöhtem Maße zu, sofern es sich um zwei in verhältnismäßig geringen Entfernungen voneinander liegenden Städten handelt, wie Köln—Bonn, Köln—Düsseldorf, Düsseldorf—Elberfeld, Frankfurt—Wiesbaden, Frankfurt—Hanau, Halle—Leipzig 2c. Die Interessen-Gemeinschaften sind in derartigen Fällen ganz bedeutende, und erheischen die Anlage von Verkehrsmitteln, welche bei häufiger Zugfolge und niedrigen Tarifsätzen einen schnellen Verkehr zwischen beiden Orten ermöglichen. Es handelt sich also um zwei verschiedene Probleme, die Ermög-

lichung eines häufigen Verkehrs zwischen den Nachbargemeinden bedeutender Städte und diesen Städten selbst, wie er in Amerika durch sog. Überlandbahnen hergestellt ist, und die Herstellung direkter häufiger Verbindungen zwischen zwei in besonderer Interessen-Gemeinschaft stehenden Städten, wozu, wie wir noch sehen werden, der Bau von Städtebahnen erforderlich ist. Für die vorliegende Arbeit kommen, wie bereits hier bemerkt werden soll, nur die, lokalen Bedürfnissen dienenden, Bahnen im Gegensatz zu den elektrischen Vollbahnen in Betracht, die dem Fernverkehr dienen sollen, wie Berlin—Hamburg, Berlin—Köln. Wir wollen uns jetzt mit den bestehenden und für einen Massentransport bestimmten Verkehrsmitteln, den Eisenbahnen, einschließlich der Kleinbahnen beschäftigen, und feststellen, wie weit durch deren Betrieb den zuvor geäußerten Wünschen Rechnung getragen wird.

Wir blicken heute auf eine etwa 70jährige Vergangenheit des Eisenbahnbau und -Betriebes zurück, und entsprechend der größeren oder geringeren volkswirtschaftlichen Bedeutung der, während dieser Zeit entstandenen Bahnen, unterscheidet man bisher 3 Gattungen, Bahnen 1., 2. u. 3. Ordnung.

Unter Bahnen erster Ordnung werden unsere Hauptbahnen verstanden, die allmählich unter der Leitung von Privatgesellschaften entstanden und sich aus kleinen Anfängen heraus zu dem ungeheuren Netz entwickelten, das heute unter dem Namen der Staatsbahnen zusammengefaßt wird. Die Umwälzungen auf wirtschaftlichem Gebiete, die eine Folge dieser Bahnbauten waren, sind wohl die bedeutendsten, welche die Wirtschaftsgeschichte überhaupt zu verzeichnen hat. Mit der Möglichkeit billiger Massentransporte wurde für die Preisgestaltung aller Produkte der Weltmarktpreis maßgebend. Hieraus erwuchs für die Konsumenten nicht nur der Vorteil geringerer Preisschwankungen, sondern auch ein Preisrückgang für die Mehrzahl der täglichen Bedarfsartikel; denn die Möglichkeit des billigen Bezuges von Kohle und Rohstoffen ge-

ſtattete die weitgehendſte Verwendung der Maſchinenkraft und die Gründung induſtrieller Unternehmungen in allen Gebieten, die von der Eiſenbahn berührt wurden. Die Entſtehung zahlreicher Konkurrenz-Unternehmungen hatte zu jener Zeit, wo an die Bildung von Kartellen und Truſts noch nicht gedacht wurde, einen ſcharfen Preisrückgang zur Folge. Anderreſeits erweiterte ſich in demſelben Maße, in dem der Bahnbau Fortſchritte machte, das Abſatzgebiet; mit zunehmender Entwicklung der Induſtrie trat ein neues Bedürfnis nach Teilung der Arbeit und Spezialiſierung des Fabrikationsbetriebes ein, der eine weitere Steigerung des Güterverkehrs folgte; Rohſtoffe, Halb- und Ganzfabrikate wurden mittels der Eiſenbahn an die für die Bearbeitung und den Vertrieb geeignetſten Orte verſandt. Mit der Arbeitsgelegenheit machte der Bevölkerungszuwachs raſche Fortſchritte, mit dem ſteigenden Einkommen ſtellte ſich das Bedürfnis nach Zerſtreuung und verſchiedenartiger Unterhaltung ein, und da naturgemäß in den Städten nach dieſer Richtung hin mehr geboten werden konnte als auf dem Lande, ſo ſehen wir denn als Begleiterſcheinung des allmählichen Fortſchreitens des Eiſenbahnbaues eine Umgeſtaltung des menſchlichen Zuſammenlebens deſſen ſichtbarſtes Merkmal das Anwachſen der Großſtädte iſt. Nach den ſtatiſtiſchen Ermittlungen, die über dem Zuſammenhang von Eiſenbahnbau und Bevölkerungs-Zuwachs angeſtellt wurden, ergeben ſich folgende Verhältniszahlen:

Zunahme in der Zählungsperiode:

	1867—71	71—75	75—80	67—80
d. Großſtädte	2,9%	3,43%	2,58%	2,91%
d. Mittelſtädte	2,36%	2,95%	2,19%	2,46%
d. Kleinſtädte	1,42%	2,58%	2,—%	1,99%
d. Landſtädte	0,76%	1,32%	0,62%	0,27%
i. Deutſch. Reich	0,59%	1,—%	1,14%	0,92%

Es ist naturgemäß, daß der Bahnbau zunächst da durchgeführt wurde, wo eine gute Rentabilität am wahrscheinlichsten war; hierfür kamen in erster Linie die Verbindungen zwischen den großen Städten und den Industrie-Zentren untereinander in Frage. Mit der Zunahme des Verkehrs wuchsen die Anforderungen an eine Erhöhung der Geschwindigkeit, sowohl bei der Abfertigung des Personen- wie Güter-Transportes. Die Bahnen entwickelten sich somit, sowohl in technischer wie wirtschaftlicher Beziehung, zu Hauptbahnen, deren große volkswirtschaftliche Bedeutung bald in ihrem vollen Umfange erkannt war. Mit dieser Erkenntnis tauchte der Gedanke an die Verstaatlichung der Eisenbahnen auf. Die Vorzüge des reinen Staatsbahnenbetriebes wurden in der am 29. Oktober 1879 veröffentlichten Denkschrift wie folgt zusammengefaßt: „Unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Kulturstaaten gefunden hat, ist das reine Staatsbahnsystem allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahn-Politik des Staates, die eigentliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der beteiligten öffentlichen Interessen vollauf zu erfüllen vermag. Nur in dieser Form ist eine wirtschaftliche Verwendung des National-Kapitals, welches durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen in so großartigem Maßstabe in Anspruch genommen wird, möglich; nur in dieser Form ist zugleich die unmittelbare und wirksame Fürsorge des Staates für die, seinem Schutze anvertrauten, öffentlichen Interessen denkbar; nur in dieser Form bietet sich endlich die Möglichkeit, einfacher billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differentialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung. Es muß daher das Staatsbahnsystem als der Abschluß der Entwicklung des Eisenbahnwesens angesehen werden."

Die Durchführung der Verstaatlichung erfolgte allmählich, wie sich aus der nachstehenden Tabelle ergibt:

	Gesamtnetz: i. km	Staatsbahnen: i. km	Privatbahnen: i. km
1871	21471	9902	11569
1875	27970	12332	15638
1880	33645	22021	11624
1885	37189	31901	52288
1890	41818	37476	4342
1895	45203	41358	3845
1900	49878	45712	4166

Eine Folge der durch den Staat durchgeführten einheitlichen Verwaltung und eines den wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßten Gütertarifes hat den Hauptbahnen eine dauernde Rentabilität aus den Einnahmen für den Gütertransport und den Durchgangsverkehr gesichert. Andererseits mußte der Lokalverkehr, der im Gegensatz zu dem Fern und Durchgangsverkehr eine von diesem sehr verschiedene, gleichfalls individuelle Behandlung erheischt, auf den Hauptbahnen zu kurz kommen. Die Bedeutung der Gütertransporte für die finanziellen Ergebnisse unserer Staatsbahnen erhellt aus der nachstehenden Tabelle, die vergleichsweise die Einnahmen aus dem Personenverkehr angibt.

	Güterverkehr: in Millionen Mark	Personenverkehr: in Millionen Mark
1890	858	344
1895	984	407
1899	1221	513
1900	1271	551
1901	1216	549
1902	1262	555
1903	1362	589

In dem Maße, in dem der Ausbau der Hauptbahnen seiner Vollendung entgegenging, steigerte sich das Interesse für den Bau von Bahnen zweiter Ordnung, von Sekundärbahnen. Diese Bahnen haben für den Durchgangsverkehr nur geringere

Bedeutung, sie haben teils die seitliche Verbindung der Hauptbahnen untereinander zu vermitteln, teils den Anschluß einzelner Gebiete, die von den Hauptbahnen nicht berührt werden, an diese Hauptbahnen, teils auch an Wasserstraßen zu schaffen. Im allgemeinen werden an die Bahnen zweiter Ordnung in Bezug auf Konstruktion, Ausrüstung und Leistungsfähigkeit geringere Anforderungen gestellt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt selten mehr wie durchschnittlich 15 km in der Stunde. Die Kosten für die Anlagen betragen etwa 69 000 Mark pro km gegenüber Mk. 261 000 pro km auf den Hauptbahnen. Das Fortschreiten der Entwicklung dieser Bahnbauten wird durch nachstehende Tabellen veranschaulicht, indem gleichzeitig der Nachweis über die zurückgelegten Personen=km und die beförderten Tonnen=km erbracht wird.

	Gesamtlänge: in km	Personen=km in 1000	Tonnen=km in 1000
1890	1051	61581	39649
1895	1297	92846	55547
1900	1800	188460	80535
1901	1893	192173	85186
1902	1897	196852	88204
1903	1961	199030	92789

Wir wollen zum Vergleich die von unseren Staatsbahnen während derselben Jahre beförderten Personen=km und Tonnen=km angeben. Es betrugen:

	Gesamtlänge: in km	Personen=km in Millionen	Tonnen=km in Millionen
1890	41818	11224	22237
1895	45203	13917	25116
1900	49878	20062	34699
1901	51040	20588	32989
1902	51964	21092	34302
1903	52814	22497	37034

Die bedeutenden Einnahmen, die unsere Staatsbahnen aus dem Durchgangs-Güterverkehr erzielen, kommen für die Bahnen zweiter Ordnung, wie schon früher erwähnt, in Fortfall, sodaß für diese Bahnen die Bedeutung des Personenverkehrs verhältnismäßig eine größere ist wie die des Gütertransportes. So sind denn nicht nur die absoluten Einnahmen, sondern auch die Erträgnisse der Schmalspurbahnen auf den Kilometer Bahnlänge berechnet, infolge ihrer wirtschaftlich geringeren Bedeutung gegenüber den Staatsbahnen sehr gering, denn es beförderten die Staatsbahnen pro Kilometer Bahnlänge 510,000 Personen gegenüber 100,000 Personen, die auf den Kilometer Bahnlänge der Bahnen zweiter Ordnung befördert wurden. Der Gütertransport betrug 840,000 Tonnen bezw. 47,300. Demgemäß betrug auch die Verzinsung der für den Bau der Staatsbahnen verwendeten Kapitalien 5,95%, während die Bahnen zweiter Ordnung nur einen Ueberschuß von 2% des Anlage-Kapitals erzielten. Wir wenden uns nun zu einer Betrachtung der Bahnen dritter Ordnung, der Kleinbahnen.

Die Entwicklungsgeschichte dieser Bahnen wird nach verschiedenen Richtungen hin Anhaltspunkte für die voraussichtliche Gestaltung der Verhältnisse bei den ihnen nahe verwandten Ueberland- und Städtebahnen geben. Wir werden uns daher bereits in diesem Kapitel mit verschiedenen Fragen zu beschäftigen haben, die für die Entwicklung der Ueberland- und Städtebahnen von ebenso großer Bedeutung sind, wie für die Weiterentwicklung der Kleinbahnen, die wir in den folgenden Abschnitten behandeln werden. Aber die Möglichkeit, die Erörterungen an die bekannten Betriebsergebnisse der Kleinbahnen anzuschließen, ließ diese Behandlung ratsam und zweckentsprechend erscheinen.

Die Bahnen dritter Ordnung haben für den Durchgangsverkehr überhaupt keine Bedeutung und dienen lediglich dem Lokalverkehr. Der belebende Einfluß der Eisenbahnen erster und zweiter Ordnung konnte in erster Linie nur in deren engeren Verkehrsgebieten zur vollen Geltung kommen. So

erscheint es naturgemäß, daß auch in den entlegeneren Gebieten allmählich das Bedürfnis auftrat, durch den Bau von Eisenbahnen in die Möglichkeit versetzt zu werden, die teuren Achsen-Transportkosten herabzumindern und durch Erweiterung des Absatzgebietes in den Stand gesetzt zu werden, mit den Weltmarkt-Produzenten zu konkurrieren. Da es sich um Bahnen handelte, durch deren Bau wirtschaftlich schwächere Gegenden aufgeschlossen werden sollten, und deren Rentabilität nur schwer nachzuweisen war, hielt sich das Privat-Kapital von diesen Unternehmungen zurück; daher verlangte man staatliche Unterstützung und legte Anfang der 90er Jahre Anträge auf den Ausbau von Nebenbahnen vor, deren Ausführung einen Kostenaufwand von 2,5 Milliarden verursacht haben würden. Da die Staats-Eisenbahnverwaltung die Schaffung neuer Verkehrsmittel in diesem Umfange nicht übernehmen zu können glaubte, wurde ein Kleinbahngesetz zur Förderung des Baues von Kleinbahnen vorbereitet, das am 28. Juli 1892 erlassen wurde. Bis zu diesem Zeitpunkte mußten die zur Kategorie der Bahnen dritter Ordnung gehörigen Bahnen entweder nach der kostspieligen Staatsbahn-Norm gebaut werden und standen dann unter dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, oder sie entbehrten jeglichen Rechtes als Eisenbahn, hatten also auf das Enteignungsrecht ꝛc. zu verzichten. Durch das Gesetz vom Jahre 92 wird den Kleinbahnen eine rechtliche Grundlage gegeben; insbesondere werden ihnen folgende Rechte verliehen:

Die dem Kleinbahngesetz unterstellten Bahnen können den Anschluß an andere bestehende Bahnen verlangen. Es kann ihnen von allerhöchster Stelle das Enteignungsrecht verliehen werden.

Sie dürfen mit Erlaubnis der Wegeunterhaltungspflichtigen gegen angemessenes Entgelt öffentliche Wege benutzen. Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann durch den Kreis- oder Bezirks-Ausschuß oder den Provinzialrat ergänzt werden.

Die Verleihung dieser und noch anderer Rechte in Verbindung mit den vom Staate in Aussicht gestellten Geldmitteln und Unterstützungen verschiedener Art, sowie der planmäßigen Förderung durch die Kreise und Provinzen, veranlaßte eine ungemein rege Bautätigkeit, zumal das Privatkapital die Wirkung der gewährten Vorteile überschätzte.

Hier ist zunächst darauf hingewiesen, daß man bei Kleinbahnen zu unterscheiden hat, zwischen

Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Dabei sind unter Straßenbahnen im allgemeinen die Bahnen verstanden, die dem Verkehr in einer Stadt, und dem Verkehr dieser Stadt mit ihren nächsten Vororten dienen. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen dagegen verbinden verschiedene selbständige Gemeinden miteinander, und sind im Gegensatz zu den meisten Straßenbahnen nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Gütertransport bestimmt. Eine scharfe Scheidung ist durch diese Bezeichnung indessen nicht möglich, da verschiedene Straßenbahngesellschaften ihren Verkehr über den eigenen Gemeindebezirk ausgedehnt und zum Teil auch den Gütertransport aufgenommen haben. Wir beschäftigen uns zunächst nur mit den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Bis zum Inkrafttreten des Gesetzes vom Jahre 1892 wurden im ganzen 145 Kilometer nebenbahnähnliche Kleinbahnen gebaut bezw. konzessioniert, wofür ca. 3 300 000 Mark aufgewendet worden sind, mithin pro Kilometer Mk. 23 000.— (heute kostet der Kilometer im Durchschnitt Mk. 54 000.—). Bei fast allen diesen Bahnen haben die Bauunternehmer das erforderliche Kapital selbst aufgebracht; die genannten Unternehmungen verzinsen sich heute durchschnittlich mit 4 %. Seit dem Jahre 1892 hat der Bahnbau schnelle Fortschritte gemacht. Die Zahl der selbständige Unternehmungen bildenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen betrug am 31. 3. 1904 in

Deutschland 244; das von diesen Unternehmungen betriebene bezw. gebaute Schienennetz hatte eine Gesamtlänge von 7918 km.

Wir sahen bereits früher, daß der Bau der Bahnen zweiter Ordnung erst dann raschere Fortschritte machen konnte, als das Netz der Hauptbahnen seiner Vollendung entgegenging. Ein ähnliches Bild zeigte sich bei der Entwicklung der Bahnen dritter Ordnung, der Kleinbahnen, wenngleich in diesem Falle durch den Erlaß des Kleinbahnen-Gesetzes die natürliche Entwicklung der Bahnen zweiter Ordnung zu Gunsten der Kleinbahnen gehemmt wurde. Wenn wir weiter behaupten können, daß ein dauernder Rückgang derjenigen Zahlen, welche die prozentuelle und absolute Zunahme der Bahnlänge ausdrücken, für eine entsprechende Abnahme des Bedürfnisses nach neuen Bahnbauten spricht, wie es bei unseren Hauptbahnen tatsächlich der Fall ist, so ergibt sich hier die Notwendigkeit, auf die unikalen Verhältnisse bei den Kleinbahnen hinzuweisen. Das Bedürfnis nach weiterer Ausdehnung dieser Bahnen ist keinesfalls im Abnehmen begriffen, und trotzdem zeigt sich nicht nur ein prozentueller, leicht erklärbarer Rückgang der Kleinbahn-Neubauten, sondern es macht auch die absolute Erweiterung des Netzes im Vergleich zu früheren Jahren langsamere Fortschritte, wie die nachstehende Tabelle zeigt:

in Preußen

	Bestand	Zunahme	
1892	51 km	17 km	Nach Inkrafttreten
1893	286 „	731 „	des Gesetzes Zu-
1894	1017 „	671 „	nahme 218 km
1895	1688 „	452 „	
1896	2140 „	853 „	
1897	2997 „	1053 „	
1898	4050 „	608 „	
1899	4658 „	981 „	
1900	5639 „	599 „	
1901	6238 „	609 „	

	Bestand	Zunahme
1902	6847 km	481 km
1903	7328 „	303 „
1904	7631 „	

(7918 km im Deutschen Reich).

Bei der großen Bedeutung, welche die Kleinbahnen bereits für das Gedeihen unserer Landgemeinde haben, erscheint es gerechtfertigt, daß man in den, für die Kleinbahnen interessierten Kreisen, alle Hindernisse zu beseitigen sucht, die deren weiteren Ausbau aufhalten könnten.

Über die erforderliche Ausdehnung des Kleinbahnnetzes sind die verschiedensten Angaben gemacht. Bei Beratung des Kleinbahn-Gesetzes sind vom Regierungsvertreter 17000 km vorliegender Kleinbahnwünsche als berechtigt anerkannt, der Geh. Finanzrat von Mühlenfels gibt die Länge der allein in Preußeu zu bauenden Kleinbahnen auf mindestens 25000 km an, während der Bund der Landwirte den Bau von rund 56000 km fordert; im Mittel soll eine Ausdehnung von 35000 km als notwendig und ausreichend angesehen werden.

Das Anlage-Kapital für die bereits gebauten 7918 km beträgt 417546703 Mk., und zwar 411782211 für die in Preußen gebauten, 5764482 Mk. für die in den anderen Bundesstaaten gebauten Bahnen. Von diesen Mitteln wurden aufgebracht:

	in Preußen	in den anderen Bundesstaaten
vom Staat	60119557 Mk.	689785 Mk.
von den Provinzen	51870176 „	
von den Gemeinden	92254040 „	6000 „
von den zunächst Beteiligten	39459328 „	873200 „
sonst	168079120 „	4195497 „

Über die Rentabilität aller Bahnen gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Es betrug die Verzinsung des Anlagekapitals: in Prozenten

	0%	1%	2%	3%	4%	5%	5—10%	über 10%
bei	29	36	37	32	24	14	17	5 Bahnen.

In dieser Aufstellung sind diejenigen Bahnen nicht berücksichtigt, die noch nicht voll oder noch nicht ein Jahr im Betrieb waren, ferner diejenigen, die in der Hauptsache nur dem Privatinteresse des Eigentümers dienen, oder deren Reingewinn nicht zuverlässig festgestellt werden konnte.

Der direkte Nutzen, der sich aus dem Betrieb der Kleinbahnen ergibt, ist somit sehr gering; allerdings liegt gemäß den, in nachstehenden Tabellen zusammengefaßten Ergebnissen bezüglich der Rentabilität der preußischen Kleinbahnen in den letzten 3 Betriebsjahren begründete Hoffnung auf eine schließliche Besserung und die Erzielung einer, dem übernommenen Risiko entsprechenden, Dividende vor. Es ergaben sich darnach folgende Resultate:

Berichtsjahr:	in Betracht gez. Bahn.	0 %	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	5 — 10 %	über 10 %	
1901/02	147	51	14	27	24	11	10	7	3	Bahnen
1902/03	160	50	18	24	31	14	13	7	3	„
1903/04	185	29	35	37	28	23	14	15	4	„

Indessen verlangt das Privat-Kapital andere durchschnittliche Erträgnisse, wenn sein Interesse für die Entwicklung von Kleinbahn-Unternehmungen wach gehalten werden soll, zumal durch die von den Kreis- und Provinzial-Verbänden geübte Verkehrspolitik den Erträgnissen häufig nach oben hin, ein Limit gesetzt wird. Es sei hier nur an den von Herrn Dr. Wächter mitgeteilten Fall erinnert, wo einem Unternehmen, das 4,1 % Dividende zu verteilen in der Lage war, die Einlegung von Zügen auferlegt wurde, bei denen nachweislich nicht die Selbstkosten gedeckt wurden. Wie weit durch derartige Maßnahmen das Privatkapital von weiterer Beteiligung an Kleinbahn-Unternehmungen zurückgehalten wird, entzieht sich der Beurteilung, da nicht festgestellt werden kann, welche anderen Einflüsse nach derselben Richtung hin tätig gewesen sind.

Es ist auch nicht einfach, aus den von der Zeitschrift für Kleinbahnen veröffentlichten Angaben, ein genaues Bild über

die Höhe der Beteiligungen des Privatkapitals zu bekommen. Es werden zwar seit 1899 in jedem Jahr Zusammenstellungen über die Beteiligungsziffern des Staates, der Provinzen, der Kreise der „zunächst Beteiligten" und des Privatkapitals veröffentlicht, doch als Folge eines langwierigen Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens durch die Eisenbahnbehörden und das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einerseits, und der durch die Beteiligung der Kreise und Provinzen bedingten Besprechungen über die Höhe der zu gewährenden Mittel andererseits erfahren die zunächst in Ansatz gebrachten Beteiligungsziffern häufig eine spätere Korrektur. Aus diesen Umständen erklären sich die den genannten Veröffentlichungen entnommenen Beteiligungsziffern des Privatkapitals, die sich ohne Berücksichtigung späterer Veränderungen wie folgt gestellt haben würden:

1899	154 413 737	Mk.
1900	152 811 869	„
1901	161 626 443	„
1902	161 865 068	„
1903	168 079 120	„

Wenn die vorstehenden summarischen Angaben kein richtiges Bild über die tatsächlichen Verhältnisse geben können, so erscheinen die gleichfalls in der Zeitschrift für Kleinbahnen veröffentlichten detaillierten Auskünfte über die für den Bau aller nebenbahnähnlichen Kleinbahnen erforderlich gewesenen Mittel als sehr beachtenswert für eine statistische Zusammenfassung.

Die Summe der in dieser Weise gewonnenen Einzelbeträge weicht nur unwesentlich von den früher veröffentlichten Beteiligungsziffern ab. Es ergibt sich darnach statt

60 809 342	Mk.	60 081 400	Mk.	als Beteiligung	d. Staates
51 870 176	„	50 650 000	„	„ „	„ Provinzen
92 260 040	„	91 253 000	„	„ „	„ Kreise
40 332 528	„	40 563 000	„	„ „	„ Beteiligten
172 274 617	„	173 292 453	„	„ „	„ Privatkapitals

Von diesen Zahlen interessieren uns vornehmlich diejenigen, welche die Beteiligung des Privatkapitals repräsentieren, denn das Privatkapital ist allein mit ca. 41,5 % beteiligt, während an zweiter Stelle die Kreise mit ca. 21,5 %, dann der Staat mit 14,5 %, die Provinzen mit 12,5 % und die „zunächst Beteiligten" mit 10 % folgen.

Das Privatkapital ist sowohl an Unternehmungen beteiligt, die vorwiegend gemeinnützigen Zwecken dienen, und deren Ausführung erst durch die Unterstützung von Staat, Provinzen 2c. ermöglicht wurden, wie an anderen Unternehmungen, die entweder ihrer wirtschaftlichen größeren Bedeutung wegen mit Rücksicht auf die zu erwartenden finanziellen Ergebnisse ohne staatliche Unterstützungen gebaut werden mußten, sowie schließlich an Unternehmungen, die vorwiegend privaten Interessen dienen. Bezüglich der beiden letzten Arten läßt sich eine Trennung mit Hilfe der veröffentlichten Materialien nicht durchführen, wohl aber läßt sich nachweisen, wie sich das Privatkapital bei der Beteiligung für gemeinnützige Unternehmungen verhalten hat, und diese Frage ist die wichtigere, da es sich in Zukunft vornehmlich um den Bau von Bahnen in wirtschaftlich schwachen Gegenden handeln wird; denn die, einen größeren Ertrag versprechenden Gebiete wurden vom Privatkapital naturgemäß zuerst mit Bahnen versehen.

Lassen wir die vom Privatkapital allein gebauten Bahnen außer Betracht, so ergibt sich für das in gemeinnützigen Unternehmungen angelegte Kapital ein Betrag von ca. 317 Millionen Mark. Hiervon wurden aufgebracht von den

Kreisen	29 %
Privatkapital	23 %
Staat	19 %
Provinzen	16,5 %
Zunächst Beteiligten	12,5 %

Indessen hat sich im Laufe der Jahre in diesen Verhältniszahlen eine Verschiebung insofern ergeben, daß die Anteil-

nahme des Privatkapitals dauernd zurückgeht. Sie erreichte bis zum Jahre 1899 ihren Höhepunkt mit 34 %, und beträgt während der letzten 4 Berichtsjahre durchschnittlich nur noch 12 %. Dagegen mußten die Kreise, die Provinzen 2c. ihre Zuschüsse vergrößern, damit der Bau von Kleinbahnen nicht noch langsamere Fortschritte machte, als es ohnehin geschehen ist. Wir sahen bereits, daß die finanziellen Ergebnisse sehr schlechte waren, und diesem Umstand wird man auch einen bedeutenden Anteil an der beobachteten Zurückhaltung des Privatkapitals während der letzten Jahre zuschreiben müssen, während andererseits die Folgen der wirtschaftlichen Krisis vom Jahre 1900 auch die Entwicklung dieser Unternehmungen gehemmt haben werden.

Bevor wir uns mit dem zur Hebung der Rentabilität gemachten Vorschlägen beschäftigen, wollen wir den Erlaß des Eisenbahn-Pfandgesetzes vom 19. August 1895 erwähnen, der eine Erleichterung für die Beschaffung von Kapitalien, und damit für den Bau von Kleinbahnen überhaupt bezweckte. Durch dieses Gesetz wurde bestimmt, daß eine Kleinbahn mit ihrem ganzen beweglichen und unbeweglichen Zubehör ein wirtschaftliches und rechtliches Ganzes, die sogen. Bahneinheit bildet und als solche privatrechtlichen Verfügungen, insbesondere der hypothekarischen Verpfändung unterliegen kann; eine derartige Verpfändung ist von dem zuständigen Amtsgericht in das zu diesem besonderen Zwecke zu errichtende Bahngrundbuch einzutragen. Indessen können so erhebliche Kapitalien, wie sie zur Herstellung von Kleinbahnen in der Form langfristiger Kredite benötigt werden, selten von Privatkapitalisten gegeben werden, und auch für die Großbanken ist derartiges Darlehensgeschäft nur dann möglich, wenn die den Kleinbahnen gegebenen Kapitalien durch Schaffung von Obligationen wieder mobilisiert werden können. — Derartige Geschäfte werden bekanntlich von unseren Hypothekenbanken gemacht, aber bisher hat nur eine, die preußische Pfandbriefbank in Berlin die Hergabe von Kapitalien zum Bau von

Kleinbahnen in ihrem Geschäftsprogramm aufgenommen und zwar unterscheidet diese Bank 3 Arten von Darlehen:

1. Ohne Verpfändung der Bahn in Höhe des Kapitals, für welches durch eine deutsche Körperschaft des öffentlichen Rechtes die volle Gewährleistung übernommen ist.

2. Gegen Verpfändung der Bahn bis zur Hälfte der Herstellungskosten, in Gegenden mit regelmäßig steigender Bevölkerungszahl und mit entwickelten Wirtschaftsverhältnissen bis zu drei Fünfteilen der Herstellungskosten.

3. Gegen Verpfändung der Bahn bei hinzutretender Gewährleistung seitens einer deutschen Körperschaft des öffentlichen Rechtes:

Bis zur Hälfte der Herstellungskosten zuzüglich desjenigen Teilbetrages, für welchen die Gewährleistung durch eine solche Körperschaft übernommen ist, jedoch nicht über die Herstellungskosten hinaus.

Nach dem Geschäftsbericht dieser Bank bestehen bis jetzt zehn Geschäfte von Mk. 7 500 000. Außerdem haben noch einige Provinzen und Kreise mehrfach dieses Gesetz zur Sicherstellung für die, den Kleinbahnen gegebenen Darlehen benutzt, während die schlesische Kleinbahn-A.-G. auf Grund erststelliger Eintragungen Partial-Obligationen ausgegeben hat. Im allgemeinen entspricht der Erfolg des Eisenbahn-Pfandgesetzes nicht den Erwartungen, welche die Kleinbahn-Unternehmer daran gesetzt haben, und so sind in diesen Kreisen verschiedene andere Vorschläge gemacht worden, welche die Heranziehung neuer Kapitalien durch Hebung der Rentabilität der Kleinbahnen zum Zwecke haben.

Bevor wir uns mit den direkten Vorschlägen zur Hebung der Rentabilität beschäftigen, wollen wir einen Versuch des Betriebs-Direktors der deutschen Kleinbahngesellschaft, Herrn Liebmann, erwähnen, der den geringen direkten Vorteilen, die sich aus dem Kleinbahnbau ergeben, die bedeutungsvollen indirekten Vorteile gegenüber stellt, deren Kapitalwert aus-

zurechnen versucht, und an der Hand dieser Ergebnisse eine stärkere Inanspruchnahme der Kreise und Zunächstbeteiligten verlangt. Als die markantesten indirekten Vorteile sind die folgenden hervorzuheben:

Verbilligung der Transportkosten
Ermöglichung eines lebhafteren Güteraustausches, sowie der Erschließung verschiedener Naturschätze, wie Steinbrüche, Kohlen-Abbaue, Wälder 2c.
Erweiterung des Absatzgebietes
Ersparung von Zeit
Steigerung des Wertes der Grundstücke im Bahngebiet
Ersparung an Landstraßen-Unterhaltungskosten
Befruchtung der schon bestehenden Verkehrswege durch den Aufschluß der Seitentäler
Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft.

Ueber das Bestehen dieser und noch mancher anderer indirekter Vorteile sind sich die beteiligten Interessentengruppen: Staat, Provinzen, Kreise und Zunächstbeteiligte von Beginn der Bautätigkeit an im Klaren gewesen, nicht aber über deren Umfang und Bedeutung. Einen Einblick hierüber liefert erst eine Betrachtung des von den Eisenbahn- und Steuerbehörden veröffentlichten Zahlenmaterials. Die Verwertung dieses Materials bietet insofern große Schwierigkeiten, als bei den naturgemäß vorhandenen Lücken der subjektiven Auffassung noch viel Spielraum bleibt, andererseits muß darauf hingewiesen werden, daß das statistische Material nur herangezogen wurde, um zahlenmäßige Belege für empirisch erkannte Tatsachen und Ergebnisse zu bekommen.

Die Berechnung des den indirekten Vorteilen entsprechenden Kapitalwertes wird von Herrn Liebmann wie folgt durchgeführt:

Ersparnis an Transportkosten:
Durchschnittliche Einnahme per Tonnen-km auf den deutschen Kleinbahnen 10 Pfg.

Kosten des Achsentransportes durchschnittlich 30 Pfg.
Kosten für An- und Abfuhr zur Bahn 5 Pfg.

Demnach Ersparnis pro Tonnen-km 15 Pfg. oder bei 69 Millionen Tonnen-km pro Jahr

Mk. 10 350 000.

In ähnlicher Weise ergibt sich eine Ersparnis für den Personentransport von

Mk. 12 000 000.

Unter Zugrundelegung von 10 Pfg. als Kosten für den Achsentransport pro Personen-km und eine Einnahme von 3,75 Pfg. pro Personen-km auf den Kleinbahnen.

Den wesentlichsten Vorteil erfahren die durch Kleinbahnen aufgeschlossenen Gegenden durch Erweiterung des Absatzgebietes; die Rechnung ergibt einen hieraus erwachsenen indirekten Vorteil von

Mk. 62 700 000

und zwar unter Zugrundelegung eines Durchschnittswertes von Mk. 110 pro Tonne (vergl. die vom statistischen Amt veröffentlichten Großhandelspreise), eines durchschnittlichen Reinverdienstes von 20% des Wertes der Waren, und der sich aus dem Durchschnitt der ersten 10 Jahre ergebenden Steigerung der Einnahmen aus dem Gütertransport um 72%, von denen 40% à Konto der Vergrößerung des Absatzgebietes gesetzt werden, d. h. bei einer Gütermenge von 7 122 000 Tonnen, 2 850 000 Tonnen.

Die Bewertung der Zeitersparnis im Personenverkehr ergibt sich unter Zugrundelegung einer Ersparnis von 5 Pfg. pro Personen-km nach Prof. Launhardt, zu jährlich

Mk. 9 600 000

da 192 000 000 Personen-km auf den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zurückgelegt werden.

Zur Bemessung der Steigerung des Bodenwertes wird eine nur 25%ige Werterhöhung in einem Umkreis von 500 Metern von den vorhandenen zirka 1200 Stationen, und von

zirka 10% für den übrigen. an der Bahn gelegenen, Streifen von 250 Meter zu beiden Seiten der Bahn angenommen. Bei einer Gesamtlänge von 4728 km und einem Bodenwert von 2000 Mark pro Hektar ergibt sich eine Wertsteigerung von Mk. 95 280 000 mit einem Jahresgewinn von Mk. 3 800 000 bei 4%iger Verzinsung.

Die Wege-Unterhaltungskosten verringern sich entsprechend der wachsenden Benutzung der Kleinbahnen. Sie betragen pro Jahr im Durchschnitt Mk. 400 pro Kilometer; unter der Annahme, daß etwa die Hälfte dieser Kosten erspart wird und daß die Länge der in Betracht zu ziehenden Straßen gleich der Bahnlänge ist, ergibt sich eine jährliche Ersparnis von

Mk. 950 000.

Der Verkehrszuwachs auf den bestehenden Bahnen läßt sich nur annähernd berechnen nnd zwar unter Zugrundelegung der im Königreich Sachsen gemachten Beobachtungen, wo auf den Anschlußstationen der Hauptbahnen schon im ersten Jahre der Betriebseröffnung der Güterverkehr 3 mal und der Personenverkehr 5 mal so groß war, als vor bestehender Anschlußbahnen. Herr Liebmann glaubt daher, für den Güterverkehr $^2/_3$ und für den Personenverkehr $^1/_5$ des Uebergangsverkehrs als Zuwachs ansehen zu können. Unter der Annahme, daß die Hälfte aller Transporte als Uebergangstransporte zu bezeichnen sind, würden demnach 18 350 000 Personen und 3 560 000 Tonnen auf die Staatsbahn übergegangen sein. Da im Jahre 1896/97 auf den preußischen Staatsbahnen jeder Reisende im Durchschnitt 23,7 km zurücklegte und pro km 2,8 Pfg., also im ganzen 66,5 Pfg. Einnahme brachte, so ergibt sich bei einem Betriebskoeffizienten von 55% ein Reingewinn von 30 Pfg. pro Person oder bei 18 350 000 Personen ein Gewinnzuwachs von

Mk. 5 500 000 aus dem Personenverkehr.

Von den auf den Hauptbahnen transportierten Gütern brachte jede Tonne durchschnittlich 3,8 Pfg. pro km bei einer Weg-

länge von 118 km. Da dieses Resultat indessen nur durch das Bestehen des großen Durchgangs-Güterverkehrs erreicht wird, so sollen für unsere Berechnung eine durchschnittliche Weglänge von nur 75 km angenommen werden, sodaß sich unter Zugrundelegung desselben Betriebskoeffizienten aus dem Gütertransport ein Gewinnzuwachs ergibt von

M. 4 600 000.

Die übrigen sich aus dem Bahnbau ergebenden indirekten Vorteile, wie die Hebung der Steuerkraft, die Aufschließung neuer Naturschätze, die lebhaftere Gestaltung des Güteraustausches 2c. kann bei dem Mangel positiver Angaben hierüber unmöglich, auch nicht annähernd, in Zahlen ausgedrückt werden. Indessen ergeben schon die anderen in Geldwert umgerechneten indirekten Vorteile die stattliche Summe von

Mk. 109 500 000 hierzu kommen an direkten Einnahmen
Mk. 5 250 000 also insgesamt
Mk. 141 750 000

Dem Staate fließen hiervon Mk. 10 100 000 zu, also 8,8% des Gesamtnutzens, während die Provinzen ca. 1% erhalten, dagegen entfallen auf die Kreise und Zunächstbeteiligten 85,7% und auf die Unternehmer 4,5%. Nach einer früheren Mitteilung hatte der Staat (in Preußen) für den Kleinbahnbau bisher insgesamt ca. 60 Millionen Mark zu mäßigem Zinsfuß oder als verlorenen Zuschuß gegeben. Man könnte geneigt sein, aus den jährlichen Mehreinnahmen des Staates in Höhe von ca. 10 Millionen Mark, sofern die Berechnung von Herrn Liebmann zutrifft, die Forderung abzuleiten, daß der Staat zur Stützung des etwas notleidend gewordenen Kleinbahnbaues weitere und höhere Zuschüsse leisten könne und müsse. Wir werden später ausführlicher nachweisen, warum eine stärkere Beteiligung des Staates nicht gerechtfertigt ist, wollen aber hier an der Hand der prozentuellen Beteiligungsziffer von Staat, Provinzen, Kreisen 2c. und der gleichfalls prozentuell berechneten Ertragsziffer aller Beteiligten

bemerken, daß eine weitgehendere Unterstützung mit Geldmitteln beim Bau von Kleinbahnen, das, für die Kreise und Zunächstbeteiligten ohnehin schon äußerst günstige Verhältnis zwischen Lasten und Vorteilen noch weiter zu deren Gunsten verschieben müßten. Eine derartige Maßnahme dürfte sich daher kaum rechtfertigen lassen, denn es betrug die Beteiligung am Baukapital von Seiten

des Staates	11,2%	(29%)
der Provinzen	11,1%	(16,5%)
der Kreise und Zunächstbet.	26,8%	(41,5%)
der Unternehmer und d. Privatkap.	50,9%	(23%)

Die in Klammern beigefügten Ziffern geben die Beiträge für die Bauten derjenigen Bahnen an, bei denen das Privatkapital nicht ohne provinzielle ꝛc. Unterstützung den Bahnbau ausführen konnte.

Wir wenden uns jetzt denjenigen Vorschlägen zu, die auf eine direkte Hebung der Rentabilität der Kleinbahnen gerichtet sind; einige von ihnen lehnen sich an die im § 6 des Kleinbahnengesetzes niedergelegten Bestimmungen an, wonach die Wegeunterhaltungs-Pflichtigen für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgeld beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten können. Aus dieser Bestimmung bezw. deren Folgen erwachsen den Kleinbahnunternehmungen vielfach ungeheure Kosten. Wir wiesen schon früher auf die großen Ersparnisse hin, die durch den Bau von Kleinbahnen an Straßen-Unterhaltungskosten gemacht werden; die erste Forderung der Unternehmer ist denn darauf gerichtet, daß diese Art von Ersparnissen in angemessenem Verhältnis den Unternehmungen angerechnet werden. Nach den in der Zeitschrift für Kleinbahnen veröffentlichten Angaben betrug im Berichtsjahre 1903/04 der Gesamtaufwand der Kreise für Kleinbahnen Mk. 2 542 403, ein Betrag, der zum größten

Teil aus den höheren Steuererträgen aus den wirtschaftlich gehobenen Gemeinden gedeckt werden dürfte. Da im gleichen Jahre die Länge der im Betrieb befindlichen Bahnen 7003 km betrug, so ergibt sich unter Zugrundelegung der von Herrn Liebmann angegebenen Ersparnisziffern von Mk. 200 pro km eine Gesamtersparnis von Mk. 1 400 000, die den Kleinbahn-Unternehmungen zum größten Teil direkt angerechnet werden können.

Die Kleinbahnunternehmer legen ferner großen Wert auf eine möglichst lang bemessene Konzessionsdauer, da die sich hieraus ergebenden Vorteile für die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens sehr bedeutend sind.

Gemäß dem eben erwähnten § 6 des Kleinbahngesetzes steht den Wegeunterhaltungs-Pflichtigen der Erwerb des Unternehmens nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen entsprechende Schadloshaltung zu. Je größer aber die nach Ablauf dieser Frist an das Unternehmen zu zahlende Entschädigung und je länger diese Frist bemessen wird, desto geringer sind die in dem jährlichen Etat der Kleinbahn einzustellenden Amortisationsbeträge, desto größer die Rentabilität. Hiergegen wird geltend gemacht, daß man einer Privatgesellschaft ein Monopol für den Betrieb einer, dem Gemeinwohl dienenden Unternehmung nur für eine möglichst kurz bemessene Zeit übertragen darf. Es drückt sich hierin die Besorgnis aus, daß das Unternehmen unter Betonung der Grundsätze einer Erwerbsgesellschaft geleitet und den Aktionären auf Kosten der Allgemeinheit, also der Bequemlichkeit der Wagen, der häufigen Fahrgelegenheit, der billigen Tarifierung, übermäßige Erträgnisse herausgewirtschaftet werden könnten. Die bisherigen Erfahrungen weisen auf das Gegenteil hin. Der gemeinnützige Standpunkt ist so vorherrschend, daß die große Mehrheit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen eine angemessene Verzinsung des investierten Kapitals nicht herauswirtschaften kann, und da sich fast alle beteiligten öffentlichen Behörden Sitz und Stimme in der Verwaltung der verschiedenen Unternehmungen

gesichert haben, so liegt kaum die Gefahr vor, daß die jetzige, auf das Wohl der Allgemeinheit gerichtete Verkehrspolitik zu Gunsten des Privatkapitals andere Wege betreten könnte. Anträge auf möglichst lang bemessene Konzessionsdauer, bezw. deren Verlängerung bei schon bestehenden Verträgen, sollten daher billigerweise, unter Einführung bezw. Beibehaltung eines Vetorechtes der Vertreter öffentlicher Interessen, genehmigt werden. — Daneben mögen sich die Kreise 2c. vertragsmäßig das Recht vorbehalten, nach voraufgegangener frühzeitiger Kündigung, gegen angemessene Entschädigung, d. h. mindestens gegen Erstattung des Buchwertes, das ganze Unternehmen erwerben zu können.

Großes Gewicht wird von den Kleinbahnverwaltungen ferner auf eine gerechte Beurteilung und eine angemessene Entschädigung bei der Behandlung der den Hauptbahnen zugeführten bedeutenden Güter-Transporte gelegt. Zur Begründung wird angeführt, daß die Kosten für die Behandlung der Sendung auf der Versand- und Empfangsstation geringer sind, wenn es sich um den Übergang der Sendungen von und zur Kleinbahn, als beim Übergang vom und zum Publikum handelt. Es rühre dies her von geringerer Abnützung der Ladestraßen, der erforderlichen Schuppen und Geräte, sowie der Ersparung an Zeit für Entladung und Lagerung der Stückgüter und dem einfacheren Abrechnungsgeschäft. Überdies wird daran erinnert, daß der zugeführte Verkehrszuwachs eine intensivere Ausnutzung der Eisenbahn gestattete. — Die Kleinbahn-Unternehmer fordern daher die Zulassung durchgehender Gütertarife von einer Station der Hauptbahn nach einer Station der Kleinbahn unter Auflassung der halben Abfertigungsgebühr. Es sei hier daran erinnert, daß sich die Frachttarife zusammensetzen aus dem mit der Länge veränderlichen Streckensätzen und der annähernd konstanten Abfertigungsgebühr. Zur weiteren Erläuterung diene das folgende von Herrn Dr. Wächter angeführte Beispiel:

1 Wagen Getreide ist auf einer Strecke von 140 km

(120 km Eisenbahn und 20 km Kleinbahn) zu befördern. Es kostet auf der Hauptbahn bis zur Übergangsstation (120 km) — 66 Mk., würde bei direkter Tarifierung bis zur Empfangsstation (140) — 75 Mk. kosten. Die Differenz für die 20 km Kleinbahn beträgt 9 Mk. (bei einem Einnahmeanteil der Kleinbahn von 15 Mk.). Zur Zeit kostet die Beförderung bis zur Übergangsstation (20 km 15 Mk., in Summa 81 Mk.) bei ebenfalls 15 Mk. Anteil der Kleinbahn. Der tatsächliche Frachtunterschied würde zwar nur 6 Mk. betragen. Dieser ist aber für die Konkurrenzfähigkeit der Kleinbahn mit dem Landfuhrwerk und für die Frage, ob die Benutzung der Kleinbahn durch die Interessenten noch vorteilhaft ist, nicht maßgebend. Hierfür ist vielmehr die Differenz zwischen der Lokalfracht der Hauptbahn bis zur Übergangsstation und der Gesamtfracht bis zur Endstation auf die Kleinbahn allein bestimmend.

Wenn diese Differenz bei direktem Tarif in vorstehendem Beispiel auf 30 km nicht größer ist als 9 Mk. von der Übergangs- bis zur Kleinbahnstation, so bleibt eine Konkurrenz durch Landfuhrwerk so gut wie ausgeschlossen, während die Gefahr solcher mit der Vergrößerung dieser Differenz wächst und bei 15 Mk. schon sehr wohl möglich ist.

Man darf annehmen, daß bei Mangel direkter Tarife die ersten zehn Kilometer der Kleinbahn von der Hauptbahnstation für den Güterverkehr der Kleinbahn verloren gehen, weil die Güter direkt per Fuhrwerk der Staatsbahnstation zugeführt werden. Die Kleinbahn muß daher notwendigerweise höhere Tarifsätze als die Staatsbahn anwenden.

Der Mangel direkter Frachtsätze macht sich bei Stückgutsendungen oder bei kürzeren Entfernungen infolge eines bestehenden Minimaltarifes besonders ungünstig bemerkbar. Würde die Staatsbahn den Kleinbahnunternehmungen einen Teil der Abfertigungsgebühr auflassen, so würde hieraus naturgemäß eine Mindereinnahme der Staatsbahn resultieren, also eine weitere Belastung der Allgemeinheit zu Gunsten

höherer Erträgnisse der Kleinbahnunternehmungen. So sehr an sich eine gute Rentabilität der Kleinbahnen zu erwünschen ist, so erscheint doch dieses Mittel aus dem schon früher angeführten Grunde ein wenig empfehlenswertes zu sein. Der weitere Vorschlag, künftig keine Subventionen für den Bau von Kleinbahnen zu zahlen, und statt dessen den Kleinbahnen einen Teil der Abfertigungsgebühr aufzulassen, und einen direkten Gütertarif zu genehmigen, verdient größte Beachtung, doch bleibt zu bedenken, ob für den weiteren Ausbau dieser Bahnen nicht gerade die Möglichkeit, billiges Baugeld zu bekommen, von größerer Bedeutung ist. Allerdings kann die Tatsache nicht geleugnet werden, daß bei dem Fehlen von Durchgangstarifen bisher von einer durchschnittlichen Bahnlänge von 33 km nur etwa 23 km für den Gütertransport der Kleinbahn in Frage kamen (Herr Dr. Wächter wies nach, daß bei Mangel direkter Tarife für die ersten 10 km von der Hauptbahnstation die Güter vorteilhafter durch Fuhrwerk an die Bahn geschafft werden können), sodaß einer Ausdehnung des Aktionsradius um 10 km, d. h. um ca. 40% der zur Zeit in Betracht kommenden Länge, wohl eine größere Belebung des Gütertransportgeschäftes für die Bahnen überhaupt folgen kann. Damit würde aber eine bessere Ausnützung der vorhandenen Betriebsmittel verbunden sein, die unter Umständen die Herabsetzung der Tarife im allgemeinen gestattet. Durch eine derartige Maßnahme erweitert sich aber gleichzeitig das Absatzgebiet des Kaufmannes, woraus sich für Kleinbahn-Unternehmungen weiter günstige Perspektiven ergeben.

Die Kleinbahnen klagen ferner über zu geringe Vergütung für die, der Reichspostbehörde zu leistenden Dienste, und über die gesetzlich vorgeschriebenen zu hohen Rücklagen für die Erneuerungs- und Spezial-Reservefonds.

Bei den so dürftigen finanziellen Ergebnissen der Kleinbahnen, erscheint es gerechtfertigt, den zahlreichen Klagen, von denen nur ein Teil hier aufgeführt werden konnte, mehr Gehör wie bisher zu schenken, vor allem auch mit Rücksicht auf

die Beschaffung der für den Ausbau noch erforderlichen neuen Kapitalien.

An letzter Stelle wollen wir denjenigen Vorschlag besprechen, der mit einem Schlage die ganze finanzielle Kalamität der Kleinbahnen beseitigen würde; die Übernahme einer Zinsgarantie von seiten des Staates für die den Kleinbahnunternehmungen investierten Kapitalien.

Man stützt sich bei diesem Verlangen auf die günstigen Ergebnisse, welche die belgischen Kleinbahnunternehmungen kraft staatlicher Garantie-Übernahme zu verzeichnen haben, trotzdem die Ausstattung mit Eisenbahnen in Belgien bereits eine ganz hervorragende ist. Bei einer Berechnung, welche die Kilometer-Länge der Eisenbahn in ein Verhältnis mit der Ausdehnung des Landes sowohl, wie mit der Bevölkerungszahl bringt, erscheint Belgien vor England, der Schweiz und Deutschland an erster Stelle. Die so gewonnenen Zahlen sind unter dem Namen der Eisenbahn-Ausstattungsziffer bekannt und betragen für

Belgien	11,45
England	9,21
Schweiz	8,53
Deutschland	8,04

An letzter Stelle steht Rußland mit 1,27 nach Serbien mit 1,69. Ende 1904 hatte das Vollbahnnetz in Belgien eine Ausdehnung von 4 580 km, dem 3 386 km Kleinbahnen (ohne Straßenbahnen) gegenüberstehen. Diese Entwicklung war nur möglich durch die der „Société nationale des chemins de fer vicinaux“ durch Gesetz vom 24. Juni 1885 eingeräumten Privilegien. Abgesehen von zahlreichen Vergünstigungen bei Einführung der Kleinbahnen in Stationen der Hauptbahnen bei der Behandlung und Abfertigung der durch Kleinbahnen beförderten Transporte auf den Hauptbahnen, bei Bahnkreuzungen ꝛc. übernimmt der Staat die Verzinsung und Tilgung der von der genannten Gesellschaft ausgegebenen Obligationen.

Hierzu ist zu bemerken, daß Belgien zweifellos ein dicht

bevölkerter Industriestaat ist, dessen ausgedehntes Kleinbahnnetz infolgedessen nicht nur öffentlichen Interessen, sondern der Allgemeinheit überhaupt dient, denn die bei weitem größere Mehrheit des belgischen Volkes hat direkte oder indirekte Vorteile von dieser neu geschaffenen Verkehrs-Möglichkeit. Auch ohne für die vorstehende Behauptung einen zahlenmäßigen Beweis anzutreten, kann man wohl sagen, daß der Staat hier mit einer Hand nur das gibt, was er mit der anderen Hand in Gestalt höherer Einnahmen bekommt, sei es nun an Einnahmen aus den Eisenbahnen, oder aus Steuer-Erträgnissen. Einen Beleg hierfür liefern die bemerkenswert günstigen finanziellen Ausweise der belgischen Kleinbahnen, die eine rapid steigende Tendenz befolgen.

Erheblich anders liegen die Verhältnisse bei den deutschen Kleinbahnen. Von diesen Bahnen dient die größere Mehrheit landwirtschaftlichen Zwecken und zwar entfallen nach den Berichten vom Jahre 1902

auf den Personenverkehr	3	Bahnen	mit	51 km
„ „ Fremdenverkehr	5	„	„	57 „
„ „ Handel u. d. Industrie	62	„	„	1089 „
dienen landw. Zwecken	108	„	„	4922 „
annähernd in gleichem Maße dem Handel, der Industrie, sowie landw. Zwecken	48	„	„	1209 „

Diese Zahlen erfuhren eine Korrektur in den Berichten vom Jahre 1903. Es sind bekanntlich verschiedene Großgrundbesitzer zur Begründung industrieller Betriebe, wie Brennereien, Ziegeleien, Zuckerfabriken 2c. übergegangen, sodaß die folgenden Zahlen darin ihre Erklärung finden. Es dienten darnach im Jahre 1903

dem Personenverkehr	2	Bahnen	mit	19,79 km
dem Fremdenverkehr	7	„	„	109,26 „
dem Handel u. der Industrie	61	„	„	1028,19 „

landw. Zwecken	87 Bahnen mit	4111,17 km
im gleichen Maße dem Handel und der Industrie, sowie landw. Zwecken	75 „	„ 2363,30 „

Trotz diesen Veränderungen dienen von allen Kleinbahnen immer noch 70% der Landwirtschaft und nur ca. 29% der Industrie, unter der Annahme, daß die annähernd im gleichen Maße der Industrie und den landwirtschaftlichen Zwecken dienenden Bahnen bezüglich der km Länge zur Hälfte der Landwirtschaft und zur Hälfte der Industrie zugerechnet werden können. Nun umfaßt aber nach der Bevölkerungs-Statistik die Landwirtschaft nur 35,7% der Gesamtbevölkerung, mithin verteilt sich der durch die Kleinbahnen zweifellos verbreitete Nutzen hauptsächlich (zu 70%) auf eine kleine Minderheit des deutschen Volkes. Hierbei ist ferner zu bemerken, daß im Jahre 1895 von insgesamt 5 556 900 landwirtschaftlichen Betrieben 4 251 408, d. h. 76%, eine Flächenausdehnung bis zu 5 ha hatten (insgesamt allerdings nur ca. 5 Millionen ha (während 1 305 492 landwirtschaftliche Betriebe, oder nur ca. 24% aller Betriebe, eine Anbaufläche von 5 ha und mehr hatten (insgesamt 27,5 Millionen ha). Den größeren Nutzen von den Kleinbahnen werden nun diejenigen Teile der landwirtschaftlichen Bevölkerung haben, die einen Ueberschuß von Erzeugnissen und Gütern zu verfrachten haben, die auf den Bezug von künstlichen Düngemitteln angewiesen sind nnd deren Betrieb infolge großer Ausdehnung die Verwendung der Dampfkraft möglich macht, also wiederum die in der Minderheit befindlichen Großbauern und Großgrundbesitzer. Der Umstand, daß die Industrie häufig in der Lage ist, sich in der Nähe der großen Eisenbahnlinien anzusiedeln, was dem landwirtschaftlichen Betriebe naturgemäß unmöglich ist, spielt bei dieser Untersuchung gar keine Rolle. Wir haben hier auch nicht zu erörtern, ob die Landwirtschaft weiterer Unterstützungen bedürftig ist. Der Zweck vorstehender Ausführungen ist lediglich der, nachzuweisen, daß die Verhältnisse

für die preußischen bezw. deutschen Kleinbahnen wesentlich von denen der belgischen Kleinbahnen verschieden sind, insofern die in Belgien vom Staate gewährten Unterstützungen der Allgemeinheit zu Gute kommen, während bei gleichen Maßnahmen in Deutschland nur eine Minderheit der Bevölkerung auf Kosten der Gesamtheit bevorzugt würde.

Wir haben früher nachgewiesen, daß ein großer Teil der vom Staate für die Kleinbahn aufgewendeten Mittel durch größere Erträgnisse aus den Eisenbahnen 2c. wie der der Allgemeinheit zu Gute kommen. Nach der Berechnung entfielen auf den Staat ca. 11% der Ausgaben für den Bahnbau, während die in Geldwert umgerechneten, indirekten Vorteile 8% betrugen. Die bestehende Differenz kann sehr wohl durch den nicht nachweisbaren, aber sicherlich vorhandenen Mehrertrag an Steuern gedeckt werden, sodaß betreffs der Höhe und Art der bereits gewährten und der für künftige Bahnbauten zu erwartenden staatlichen Unterstützung Wünsche auf Aenderung der eingeschlagenen Wege kaum gerechtfertigt erscheinen.

Die von dem Betriebsdirektor der allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft, Herrn Liebmann, zu Mk. 109 000 000 bewerteten indirekten Vorteile erscheinen mir außerordentlich hoch, aber selbst wenn in die Rechnung ein Sicherheits-Koeffizient von 0,5 eingeführt, also die Bewertung der indirekten Vorteile auf die Hälfte reduziert wird, bliebe den Kreisen und Zunächstbeteiligten immerhin eine derartige Einnahme, sei es an Steuer, durch Ersparnisse an Straßenunterhaltungskosten oder durch größere Geschäftsumsätze, daß man auf dieses Resultat hin die Uebernahme der Kleinbahnen durch die Kommune als erstrebenswertes Ziel bezeichnen muß. Selbstverständlich würden nur die gemeinnützigen und nicht auch die privaten Zwecken dienenden Bahnen von den Kommunen zu erwerben sein, und sofern deren Mehreinnahmen unter Anrechnung der Ersparnisse bei den Straßenunterhaltungskosten zur Uebernahme der Zinsenlast nicht hinreicht, würden die „Zunächst-

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

beteiligten" eine begrenzte Zinsbürgschaft für den fehlenden Betrag zu übernehmen haben, event. pro Rata der verfrachteten Güter, oder aber die Differenz müßte durch Einführung einer Wertzuwachs-Steuer beseitigt werden. Von den bisher in Deutschland bestehenden 244 Kleinbahnunternehmungen mit 7918 km Gesamtlänge sind 157 Gesellschaftsunternehmungen (147 in Preußen, 10 in den anderen Bundesstaaten), während Kommunalverbände (Kreise oder Gemeinden) Unternehmer von 80 (78 bezw. 2) Kleinbahnen sind mit einer Gesamtlänge von 2990 km. Hiervon sind auch im kommunalen Betrieb 46 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1800 km.

Wir wenden uns jetzt zu der zweiten Kategorie von Kleinbahnen, den Straßenbahnen.

Die Zahl der selbständigen Straßenbahnunternehmungen betrug nach der in der Zeitschrift für Kleinbahnen vom Januar 1905 veröffentlichten Statistik Ende März 1964 in Preußen 149 in den anderen Bundesstaaten 63 zusammen in Deutschland 212 mit einer Länge von 2343 km in Preußen, 965 km in den anderen Bundesstaaten, also zusammen in Deutschland 3308 km.

Die Mehrzahl der Gemeinden mit 30 000 Einwohnern und mehr hat selbstständige Straßenbahnunternehmungen. Unter Zugrundelegung der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 gibt es heute 137 solcher Gemeinden, von denen nur 14 noch keine Straßenbahn besitzen, darunter Bayreuth, Göttingen, Hanau, Weißenfels mit je 30 000, Worms, Schwerin i. M., Pforzheim mit ca. 40 000, Kaiserslautern mit ca. 50 000 Einwohnern. Dagegen haben etwa 30 Gemeinden mit weniger wie 30 000 bis herunter zu 10 000 Einwohnern selbständige Straßenbahngesellschaften, abgesehen von zahlreichen anderen, die als Vororte oder Nachbarorte von größeren Gemeinden mit diesen durch Straßenbahnen verbunden sind. Die Zahl der von oben genannten 112 Straßenbahnunternehmungen beförderten Personen betrug im Jahre 1903 1362 Millionen gegen 1257 Millionen im Jahre 1902.

Das Anlage-Kapital betrug für die Straßenbahnen in Preußen 585 Millionen, in den anderen Bundesstaaten 178 Millionen, zusammen in Deutschland 764 Millionen Mk., mithin pro km ca. 230 000 Mk.

Von dem angegebenen Gesamt-Anlagekapital sind oder werden aufgebracht:

	in Preußen	in den anderen Bundesstaaten
vom Staate	149 500	2 587 603
v. d. Provinzen	699 167	
v. d. Kreisen	935 564	
v. d. Zunächstbet.	85 790 330	48 231 051
sonst	495 713 445	128 218 242

Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug

	bis zu 0	1	2	3	4	5	5—10	über 10 vom Hundert
i. d. östl. Prov. bei	9	3	4	2	11	5	9	2 Bahnen
i. d. westl. Prov. bei	12	3	9	6	14	11	18	3 „

ist also in den stärker bevölkerten westlichen Provinzen etwas besser wie in den östlichen.

Der Bau der Straßenbahnen, insbesondere der Uebergang zum elektrischen Betrieb war der Entwicklung des Straßenbahnverkehrs sehr günstig.

Ueber die Verhältnisse in Berlin veröffentlichte das Street Railway Journal folgende Uebersicht:

	1896		1897	
Bevölkerung	2 203 000		2 269 000	
	Pers. Mill.	Fahrt pro Kopf	Pers. Mill.	Fahrt pro Kopf
Stadtbahn	90	40,76	87,75	38,6
Straßenb.	183	83,2	198	87,5
Omnibusse	38	17,2	44	19,4
Zusammen	311	141,16	329,75	145,5

	1898		1899	
Bevölkerung	2 345 000		2 414 000	
Stadtbahn	93,56	39,55	95	39,3
Straßenbahn	217	92,60	244	101,3
Omnibusse	54	23	75	30,9
Zusammen	364,56	155,16	414,6	171,5

	1900	
Bevölkerung	2 485 000	
Stadtbahn	97,53	39,7
Straßenbahn	280,35	112,6
Omnibusse	80,57	32,4
Zusammen	458,45	184,7

Die Bevölkerung wuchs demnach in Berlin von 1896 bis 1900 um 16%. Die Zahl der

auf der Stadtbahn beförderten Personen um 8%
„ „ Straßenbahn „ „ „ 53%
„ den Omnibussen „ „ „ 112%

insgesamt um 48 %.

Die Fahrten pro Kopf der Bevölkerung haben insgesamt um 31% zugenommen.

Wir sehen aus vorstehender Tabelle, daß der Verkehr schneller gewachsen ist, als die Bevölkerung, daß also ein zunehmendes Bedürfnis nach Verkehrsmitteln und ein wachsendes Verständnis dafür vorhanden ist, daß die für Benutzung der Straßenbahnen erforderlichen geringen Ausgaben in keinem Verhältnis zu der dadurch erzielten Ersparnis an Zeit und Kraft stehen, für die mit zunehmender Intelligenz eine bessere Verwendung gefunden worden ist. Der Arbeiter sucht schnell und ohne körperliche Anstrengung an seine Arbeitsstätte zu kommen, um sein Kapital, seine Kraft, zu sparen und Zeit für seine Erholung zu gewinnen. In demselben Sinne sucht der moderne Kaufmann seine Arbeitszeit auszunützen. Er spart nicht an kleinen Geschäftsunkosten und sucht nach Zeit und Gelegenheit zum Abschluß neuer Geschäftsverbindungen.

In derartig verkehrsreichen Städten kann sich eine Straßenbahngesellschaft den Luxus gestatten, ohne Unterstützung der Gemeinden ihr Netz über das eigentliche Stadtgebiet hinaus bis in die nächsten Vororte auszudehnen. Wohl können Monate und Jahre vergehen, ehe die Bewohner der Vororte sich den veränderten Verhältnissen anpassen und in vollem Maße den ihnen aus den neuen Verkehrsmitteln erwachsenden Vorteil auszunützen verstehen. Die Straßenbahngesellschaften verspüren zunächst nur die nachteiligen Folgen derartiger Neuerungen; zwar steigt die Zahl der beförderten Personen sowohl wie die Zahl der Wagen und Personen-km, dagegen fällt der Betriebskoeffizient, da den großen Ausgaben für den Betrieb der Vorortlinien, bei einem namentlich im Anfange geringen Verkehr verhältnismäßig kleine Einnahmen gegenüberstehen. Ueberdies erhöhen sich die für Instandhaltung der Außenanlagen erforderlichen Ausgaben, die mit zunehmender Entfernung von den Werkstätten bedeutend wachsen. Erst wenn im Laufe der Jahre das Verkehrsinteresse auf den Vorortlinien sich hebt und entsprechend dem Grundsatze „Die Verkehrsgelegenheit schafft den Verkehr" die Vororte den erwarteten Bevölkerungszuzug erhalten, werden die Straßenbahngesellschaften für die anfänglich geleisteten Zuschüsse durch steigende Betriebsüberschüsse entschädigt.

Aus vorstehenden Ausführungen dürfte ersichtlich sein, wie weit die Straßenbahngesellschaften an dem Bau von Vorortlinien interessiert sind. Selbstverständlich ergeben sich auch hier wiederum Unterschiede, je nachdem es sich um reine Erwerbsgesellschaften, oder um Unternehmungen handelt, die aus kommunalen Mitteln gebaut sind und lediglich in gemeinnützigem Interesse betrieben werden. Die Kommunen können bei dem Bau von Außenlinien naturgemäß viel weitherziger sein, als die Direktion von Aktiengesellschaften, deren Bestreben auf die Erzielung guter Erträgnisse für die Aktionäre gerichtet sein muß. Ueberdies haben die Straßenbahn-A.-G. je nach den Verträgen, die sie mit den Kommunen abgeschlossen

haben und je nach der Länge der Konzessionsdauer außer den Ueberweisungen an den Reserve- und Erneuerungsfonds jährliche Rücklagen für Amortisation des gesamten oder eines Teiles des Unternehmens zu machen, während bei kommunalem Betriebe statt der Rücklagen in den Amortisationsfond der Ausgaben weniger rentabler Außen- und Vorortlinien vorgenommen werden kann. Die Neigung zum Bau von Außenlinien wird nach dem Vorhergesagten bei den verschiedenen Unternehmungen sehr verschieden sein; abgesehen von den örtlichen Verhältnissen spielt auch die Art des Betriebes eine wesentliche Rolle. Von den bestehenden 212 Straßenbahnunternehmungen befinden sich bisher in kommunalem Besitze 57 Gesellschaften gegen 50 im Jahre 1902 mit einer Gesamtlänge von 765 km gegen 674 km im Jahre 1902.

In kommunalem Betriebe sind in Deutschland 579 km bei einer Gesamtlänge von 3308 km. Die Gesellschaftsunternehmungen hatten im Jahre 1903 an Konzessionsabgaben und Steuern insgesamt ca. 7 Millionen Mark zu zahlen. Im gleichen Jahre betrug der reine Betriebsüberschuß ca. 54 Millionen Mark; da nun von den genannten 7 Millionen Mark etwa 600000 auf die gezahlten Steuern entfallen, so wurden an Konzessionsabgaben rund ca. 6400000 Mk. an die Kommunen gezahlt.

Wir wollen uns im Anschluß hieran mit den Vor- und Nachteilen beschäftigen, welche den Kommunen aus dem Betrieb der Straßenbahnen erwachsen, einerlei ob dieser Betrieb für eigene Rechnung, oder für Rechnung von Gesellschaftsunternehmungen erfolgt. Bezüglich der indirekten Vorteile, welche sich daraus ergeben, verweisen wir auf unsere früheren und auf die noch folgenden Ausführungen. Wir wollen uns jetzt nur mit den greifbaren materiellen Vorteilen beschäftigen, die in Gestalt der Konzessionsabgaben direkt der städtischen Finanzverwaltung zu Gute kommen.

Die von Gesellschaftsunternehmungen an die verschiedenen Kommunen gezahlten Konzessionsabgaben betrugen ca.

6400000 Mk. Wir wenden uns nun zu den im kommunalen Besitze befindlichen Bahnen, die bei 765 km Länge insgesamt ein Anlagekapital von ca. 170 Millionen Mark erforderten, zu deren Verzinsung ein Betrag von 6800000 Mk. erforderlich gewesen wäre. Wie hoch sich tatsächlich die reinen Betriebsüberschüsse der in kommunalem Betriebe befindlichen Bahnen stellt, ist aus den veröffentlichten Mitteilungen nicht ersichtlich, da häufig die Überschüsse des städtischen Elektrizitätswerkes mit denen der Bahn zusammen verrechnet worden sind. Wenn wir aber annehmen, daß dieselben Bahnen in privatem Betriebe zur Zahlung einer Konzessionsgebühr verpflichtet worden wären, und daß die hierfür erforderlichen Beträge aus den laufenden Einnahmen hätten gedeckt werden müssen, so kann man unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Gesellschaftsunternehmungen zu dem Schlusse kommen, daß sich die Überschüsse der in kommunalem Besitze befindlichen Bahnen auf ca. 2000000 Mk. belaufen werden. Denn da auf eine Länge von 2543 km ca. 6400000 Mk. Konzessionsabgaben geleistet merden mußten, so würden für 765 km Bahn, die jetzt in kommunalem Besitze sind, ca. 2 Millionen Mark zu zahlen sein.

Die Überschüsse werden aber voraussichtlich nicht unerheblich größer sein, und zwar aus folgender Überlegung: So weit die Straßenbahnen nicht in kommunalem Besitze sind, haben deren Unternehmer, gemäß der Verpflichtung, nach Ablauf der Konzessionsdauer den Kommunen einen Teil des Unternehmens, zuweilen auch die ganze Anlage, kostenlos zu überlassen, jährliche Amortisationsbeträge zurückzustellen. Diese Beträge müssen selbstverständlich auch aus den Betriebs-Überschüssen gedeckt werden. Über die Höhe der Zurückstellungen für Amortisation (also nicht der Überweisungen an den Reserve- und Erneuerungsfonds) haben verschiedene Gesellschaften detaillierte Angaben veröffentlicht, die einen Rückschluß auf die übrigen Gesellschaften gestatten, die derartige Mitteilungen nicht gemacht haben. Es betrugen danach die Rücklagen für

Amortisation von Gesellschaftsunternehmungen mit einer Bahnlänge von ca. 1871 km im Jahre 1903 57 Millionen Mark. Hierzu die große Berliner Straßenbahn mit 223 km und 17 Millionen Mark. Im Durchschnitt pro Kilometer Bahnlänge 3080 Mk.

Da die gesamte Betriebslänge 3211 km beträgt und hiervon auf kommunalem Besitze 765 km entfallen, so sind voraussichtlich auf 3211—765 = 2446 km Bahnlänge Amortisationsrücklagen zu machen. Da aber verschiedene Land- und Stadtgemeinden die Rentabilitäts-Aussichten ihrer Straßenbahnunternehmungen für nicht sehr günstig gehalten haben und die Privatunternehmer mit Kapital unterstützten, so soll angenommen werden, daß diese Unternehmungen, die über Bahnen mit insgesamt 140 km Bahnlänge verfügen, Amortisations-Rücklagen zu machen nicht verpflichtet sind. Wir haben ferner die Gesellschaftsunternehmungen auszuscheiden, die mit Verlust arbeiten und die nach ihren Mitteilungen keine Amortisations-Rücklagen machen, es sind dies Unternehmungen mit insgesamt ca. 20 km Bahnlänge. Es bleiben demnach 192 km Bahnlänge, auf die Amortisations-Rücklagen zu machen sind, sodaß sich die hierfür erforderlichen Summen um ca. 600000 Mk. erhöhen. Von den kommunalen Unternehmungen arbeiten mit Verlust die Straßenbahn in Breslau mit einer Betriebslänge von 8,55 km, die Naumburger Straßenbahn mit 2,95 km und die Straßenbahn in Freiberg i. Sachsen mit 2,9 km.

Die übrigen kommunalen Bahnen, mit einer Gesamtlänge von ca. 750 km, werden wohl auch die von Privatgesellschaften zu entrichtenden Amortisations-Rücklagen herauswirtschaften, sodaß die vorher angegebenen Einnahmen der Kommunen in Höhe von ca. 8400000 Mk. sich leicht auf 11000000 Mk. erhöhen werden.

Es fließen den Kommunen aus dem Betriebe der Straßenbahnen noch manche andere erhebliche Beträge zu, die zum Teil eine beträchtliche Höhe erreichen. So berechnet die

Aachener Kleinbahn A.-G. in ihrem Geschäftsberichte vom Jahre 1903, daß sie für die vom städtischen Elektrizitätswerk laut Kontrakt zu beziehende Energie pro Jahr Mk. 156000.— zu zahlen hat. Hierbei ist die Kilowattstunde mit 12 Pf. berechnet, während das städtische Elektrizitätswerk anderen Groß-Unternehmern nur 6 Pf. pro Kilowattstunde abfordert. Die Mehrbelastung für die Aachener Kleinbahn A.-G. beträgt demnach 78000 Mk.; der Mehrertrag für das städtische Elektrizitätswerk erhöht sich aber noch weiter, da die Selbstkosten für die Kilowattstunde sicherlich weniger als 6 Pf. betragen. Im gleichen Jahre betrugen die von der Aachener Kleinbahn A.-G. gemachten Rücklagen zur Tilgung der Bahnanlagekosten 45000 Mk. (die Tilgungsrücklagen aller Gesellschaften zusammen betrugen 6400000 Mk. pro Jahr). Da die Verhältnisse bei der Beschaffung von elektrischer Energie für andere Gesellschaften wesentlich von denen der Aachener Kleinbahn A.-G. verschieden sein werden, so kann ein Rückschluß auf die Gesamtheit der kommunalen Einnahmen, soweit sie auch die Lieferung von elektrischen Energie an Gesellschaftsunternehmungen für den Betrieb der Straßenbahnen übernommen haben, nicht gemacht werden. Wohl aber kann behauptet werden, daß die zu 11000 Mk. berechneten kommunalen Einnahmen eine untere Grenze darstellen.

Wenn auch die von den Gesellschaftsunternehmungen gemachten Amortisations-Rücklagen nicht direkt in die Stadtkassen fließen, so können diese Beträge doch als jährliche Einnahme für die Kommune angesehen werden, gewissermaßen als Äquivalent dafür, daß den betreffenden Kommunen nach Ablauf der kontraktlich festgelegten Konzessionsdauer ein der Höhe der Rücklage entsprechender Teil des Unternehmens völlig kostenlos zufällt.

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich, wie weit die Finanzverwaltung der Städte durch die Straßenbahnunternehmungen günstig beeinflußt werden. Wir beschäftigen uns jetzt mit

dem durch den Betrieb der Bahnen insbesondere der Vorortlinien für die Stadt bedingten Nachteile.

Einwandsfreie Beweise hierfür bieten die Entwicklungsgeschichten der Vororte unserer Großstädte. Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf unseren Straßenbahnen wurde die Überwindung weiterer Entfernungen mit größerer Geschwindigkeit und in kürzerer Zeit möglich, gleichzeitig machte die Zentralisation des Geschäftsverkehres in den Mittelpunkten der Städte Fortschritte, die hier naturgemäß eine steigende Höherbewertung des Grund und Bodens zur Folge hatte, sodaß die Wohnviertel immer weiter hinausgeschoben werden mußten, und dank der schnellen Verkehrsmittel bis in die Vororte gelegt werden konnten.

Ein klares Bild von diesen Dezentralisationsbestrebungen geben die nachfolgenden und auf Berlin und seine Vororte bezüglichen Zahlen. Es betrug die

Wohnbevölkerung (exkl. Militär)

in	1893	1903	Zuwachs in %
Berlin	1 641 000	1 894 000	15
Charlottenburg	107 000	205 000	93
Schöneberg	43 500	117 000	168
Friedenau	6 800	14 100	107
Steglitz	15 300	25 000	63
Wilmersdorf	10 000	46 700	367
Grunewald	1 200	3 900	225

Die günstige Entwicklung des Straßenbahnwesens macht es fast allen Bevölkerungsschichten möglich, das für die jeweiligen Verhältnisse günstige Wohnungsviertel aufzusuchen. Aber noch bevor diese Bewegung zum Stillstand gekommen ist, machten sich deren nachteilige Folgen auf die Kommunal-Verwaltung geltend. Von der in den Berliner Vororten wohnenden gewerbstätigen Bevölkerung von insgesamt 279 752 werden 72 262 in Berlin beschäftigt, während umgekehrt von den 1 013 422 erwerbstätigen und in Berlin wohnenden Per-

sonen 15062 in den Vororten beschäftigt werden. Die Steuererträgnisse, welche die Großstadt als Erwerbsstätte zu beanspruchen hat, fließen in die Vororte, welche ihrerseits nur geringe Ausgaben für kommunale Anlagen zu machen haben, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Steuerkraft in Mk. pro Kopf der Bevölkerung			Ausgaben i. J. 1903 für Armen-, Krankenpflege u. Schulen pro Kopf d. Bev.	
1893	1903	Zuwachs in %	in	Mk.
12,40	13,42	8	Berlin	19,35
17,60	25,94	47	Charlottenburg	13,71
10,33	16,31	58	Schöneberg	7,98
12,76	19,06	49	Friedenau	8,98
11,62	15,11	30	Steglitz	10,96
13,48	25,13	86	Wilmersdorf	8,00

Dieselbe Erscheinung findet sich, wenn auch in weniger ausgesprochenem Maße in anderen Großstädten. Es wäre indessen ganz verfehlt, eine derartige Entwicklung als ungesund zu bezeichnen und zu inhibieren. Vielmehr ergibt sich daraus nur die Notwendigkeit, die aus dem Bahnbau für die städtischen Finanzen resultierenden Härten zu beseitigen, wozu als durchgreifendstes Mittel eine rechtzeitige Eingemeindung der Vororte zu nennen ist. Eine andere Möglichkeit liegt darin, auf die in den Vorortgemeinden nach dem Bau der Verbindungsbahn getätigten Grundstücksverkäufe eine Umsatz- und Wertzuwachssteuer zu legen und einen Teil davon an die Kommunal-Verwaltung der Großstadt abzuführen. Sofern in den betreffenden Vorortgemeinden bereits eine derartige Steuer besteht, würde die Erhebung von Zuschlägen in Erwägung zu ziehen sein.

Andererseits kann nicht geleugnet werden, das durch Ausdehnung des Straßenbahnnetzes auf die Vororte der Großstadt neue Käufer zugeführt werden, die mit neuen Anforderungen neues Leben bringen. Diesen Gesichtspunkt vertrat auch die Stadt Köln, bezw. deren Stadtverordnete, als sie vor einigen Jahren durch Verbesserung der Verkehrsmittel die Entwicklung

der Außenorte begünstigte und dadurch auch der Großstadt die Möglichkeit zu neuem Aufschwung geben wollten.

Bevor wir unsere Betrachtungen über die Vor- und Nachteile abschließen, die sich aus dem Straßenbahnbau für die Stadtgemeinden ergeben, müssen wir an die Aufgaben auf sozial-politischem Gebiete erinnern, die mit wachsender Bevölkerungsdichtigkeit an die Kommunen herantreten, an die ungeheuren Ausgaben für Unterhaltung des Schulwesens, der Krankenhäuser und zahlreicher anderer gemeinnütziger Unternehmungen. Hierzu kommen die zur Durchführung der Wohnungsreform erforderlichen Maßnahmen, die mit immer größerer Dringlichkeit der Erfüllung harren. Gerade diese letzte Aufgabe kann aber durch den Bau geeigneter Vorortlinien sehr gefördert werden, sofern Hand in Hand damit eine planmäßige Stadterweiterungspolitik getrieben wird. Bereits gegebene Rechte können nicht wieder rückgängig gemacht werden, daher müssen die Kommunen mit dem Erwerb von Ländereien dort beginnen, wo die Bewertung des Ackerlandes als Bauland noch nicht zu weit vorgeschritten ist und durch Erlaß geeigneter polizeilicher Bauvorschriften, einer Besteuerung nach dem gemeinen Wert und einer Wertzuwachs-Steuer in maßvollen Grenzen gehalten werden kann.

Wir beschäftigten uns bisher mit den Vor- und Nachteilen, die der Betrieb von Straßen- und Vorortbahnen für unsere größeren Städte hat und wir wollen uns jetzt zur Beurteilung derselben Frage vom Standpunkte der Vorort- und Landgemeinden aus zuwenden.

Wir haben bereits früher auf den bedeutenden Vorteil hingewiesen, welcher der Entwicklung der Volkswirtschaft durch den Bau der Eisenbahnen gebracht wurde und wie der durch die neuen Verkehrsmittel begründete Nutzen und Segen allmählich durch den Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auch in die wirtschaftlichen schwachen Gebiete getragen wurde und noch weiter gebracht werden soll.

In ähnlicher Weise erscheint es uns notwendig, daß die

Segnungen und die zahlreichen Vorteile, deren sich die Stadtbevölkerung erfreut, im weitesten Maße der Landbevölkerung erschlossen werden.

Durch häufige Besuche in der Stadt wird der Landbewohner vielfache geistige Anregungen erfahren, die sich entsprechend seiner gewohnten Tätigkeit in der einen oder anderen Weise äußern werden. Zahlreiche städtische gemeinnützige Einrichtungen, Theateraufführungen, Konzerte, Museen und Sammlungen, Ausstellungen und populäre Vorträge sind für die ländlichen Bewohner von gleichem Nutzen wie für die städtischen. Dazu kommt, daß das impulsive Treiben in der Stadt und der teilweise so rege geschäftliche Verkehr den im allgemeinen langsamer arbeitenden Landbewohner zur besseren Ausnutzung seiner Arbeitskraft und seines Kapitals veranlassen wird. Die Anknüpfungen neuer geschäftlicher Beziehungen und die Erweiterung der schon bestehenden wird durch die Unterhaltung eines regen geschäftlichen Verkehrs sehr gefördert werden. Außer diesen zahlreichen Vorzügen, die sich zunächst vornehmlich im Leben des einzelnen geltend machen und erst allmählich ihren guten Einfluß auf die Belebung des Ganzen ausüben werden, bietet der Bau von Städtebahnen noch eine Reihe von anderen Vorteilen, welche gleich den, durch die Kleinbahnen verbreiteten indirekter Natur sind, sich aber in anderer Weise wie dort äußern werden. Wir sehen von deren Umrechnung in Geldwert ab, da bei dem Fehlen bestimmter Betriebsergebnisse die ganze Rechnung nur auf angenommenen geschätzten Zahlen aufgebaut werden könnte und praktische Nutzanwendungen aus einem so gewonnenen Resultat kaum gezogen werden dürften. Auch die Art der Einnahmen auf den früher behandelten Kleinbahnen und den jetzt zu besprechenden Städte- und Überlandbahnen werden insofern von einander verschieden sein, als die letzteren im wesentlichen ihre Einnahmen aus dem Personenverkehr zu ziehen haben werden. Ein Vergleich der hieraus zu erwartenden finanziellen Ergebnisse mit denen der Kleinbahnen ist

aber nur zuläſſig, ſofern man berückſichtigt, daß in der Peripherie der Städte zahlreichere und auch dichter bevölkerte kleinere Ortſchaften liegen, während in den von den Kleinbahnen beherrſchten Gebieten die Bevölkerungsdichtigkeit eine geringere zu ſein pflegt, und auch die Anlehnung an eine große Stadt meiſtens fehlt. Dieſe Tatſachen dürfen nie außer Acht gelaſſen werden, wenn man von den beſtehenden Kleinbahnen Rückſchlüſſe auf die Ergebniſſe der Städte- und Überlandbahnen ziehen will. Wenn nun dieſe Bahnen in erſter Linie dem Perſonenverkehr dienen ſollen, ſo werden ſich je nach dem Charakter der Stadt- und Landgemeinden und dem Vorherrſchen von Handel und Induſtrie, ſowie je nach der Beſchäftigung der Land- und Stadtbewohner in der Stadt und auf dem Lande, auf den Bahnen ganz beſtimmte Verkehrswechſel zeigen, welche die zwiſchen Stadt und Land beſtehenden Beziehungen genau wiederſpiegeln. Eine derartige Entwicklung bildet ſich nicht von einem Tag zum andern heraus, ſondern naturgemäß erſt im Laufe der Zeit. Es wird dann Stunden geben, wo die Bahnen ſtark in Anſpruch genommen ſind, während zu anderen Zeiten der Perſonenverkehr ein geringerer iſt. Zu dieſen Stunden wird der den Bahnen etwa zufallende Gütertransport-Verkehr zu bewältigen ſein. Dieſer Verkehr ſpielt für die Stadt- und Überlandbahnen nicht die bedeutende Rolle, die ihm bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zukommt, da die für die neuen Bahnen in Frage kommenden Landgemeinden wenigſtens zum Teil ſchon Eiſenbahnanſchluß haben und das Gros ihrer Güter direkt verfrachten werden. Andererſeits gibt es in unmittelbarer Nähe der Städte auch manche Gemeinden, die einen Anſchluß an die Eiſenbahn noch nicht haben, und für dieſe Orte werden die neuen Verkehrsmittel gleichzeitig auch die Möglichkeit bedeutender Geſchäftsausdehnung bringen.

Aber ein ganz neues Moment tritt hinzu, das allen Landgemeinden gleichmäßig zu Gute kommen wird, einerlei ob ein Eiſenbahnanſchluß ſchon vorhanden iſt oder noch nicht; die

Übernahme von Lieferungen von leicht verderblichen Waren wie Milch, Butter, Eier, Gemüse, Blumen ꝛc. wird von den Landgemeinden in weit umfangreicherem Maße übernommen werden, wenn sie durch die Bahnbauten in die Lage kommen, diese Waren unmittelbar aus der Mitte ihrer Gemeinden bei Vermeidung des umständlichen Eisenbahntransportes bis in das Zentrum der Stadt zu schicken. Aus demselben Grunde wird sich auch die Aufnahme bezw. weitere Ausdehnung der Geflügelzucht, der Aufzucht von Schweinen, der Pflanzung von Obstkulturen usw. in der Nähe der großen Städte bei dem bedeutenden Absatzgebiet und der leichten Verkehrsmöglichkeit besonders lohnend gestalten.

Die Nachfrage nach den Produkten übersteigt teilweise ganz bedeutend das Angebot. So veröffentlichte die Zentralstelle für Obstverwertung in Frankfurt a. M. im Jahre 1900 folgende Übersicht:

	Nachfrage	Angebot
Von Erdbeeren	228000 kg	30000 kg
„ Himbeeren	225000 „	137000 „
„ Johannisbeeren	209000 „	53000 „
„ Aprikosen	181000 „	86000 „
„ Reineclauden	295000 „	82000 „
„ Äpfeln	9300000 „	6900000 „

Wie sehr auf dem Fleischmarkte die Nachfrage das Angebot übersteigt ist in der letzten Zeit so oft veröffentlicht und besprochen worden, daß wir uns hier detaillierte Angaben sparen können. Ähnlich geht es auch vielen anderen der genannten Gebiete.

Nun zeigt bekanntlich der kleine Bauer zum Garten- und Gemüsebau, sowie zu der Viehnutzung eine ganz besondere Befägigung, insofern er in weit höherem Maße wie der Großbauer oder Gutsbesitzer in der Lage ist, alle Abfälle seines Betriebes in sorgsamer Weise zu verwerten und die vielen kleinen, hierzu erforderlichen Arbeiten in seiner freien Zeit zu

verrichten, ohne sich für die darauf verwandte Mühe einen Arbeitslohn berechnen zu müssen.

Daß eine derartige Entwicklung stattfinden wird, scheint außer Zweifel zu sein, wenn man die Entwicklungsgeschichte der amerikanischen Überland- und Städtebahnen verfolgt, deren Betriebsdirektionen sich übereinstimmend in diesem Sinne äußern und für Beschaffung besonders geeigneter Gütertransportmittel besorgt sind, um diesem Betriebe weitgehendste Ausdehnung zu ermöglichen. Das in der genannte Weise bebaute und genützte Land wird bei den relativ hohen Preisen, die für Gemüse, Obst, Blumen 2c. zu erzielen sind, einen höheren Ertrag abwerfen als bisher, wo eine derartige Verwertung des Bodens nicht möglich war und demgemäß im Preise steigen. Gleichzeitig wird das in Gartenland umgewandelte Ackerland dem Getreidebau entzogen, sodaß sich für die im engeren Gemeindebezirk erzeugten Körnerfrüchte ein schnellerer und besserer Absatz finden wird. Die Wahrscheinlichkeit, das vorhandene Land bei weiterer Ausdehnung der ländlichen Gemeinden auf Kosten der städtischen besser verwerten zu können, wird den Preis des Grund und Bodens steigern, und im weiteren Verlauf Veranlassung zu möglichst intensivem Ackerbau mit höheren Erträgnissen geben. Hierzu werden überdies die in den Städten gegebenen Anregungen zur denkbarst rationellen Ausnützung der vorhandenen Mittel und Kräfte beitragen. Das materielle Ergebnis für die Landgemeinden ist also zweifellos eine Steigerung der Erträgnisse der Bauern und in deren Folge eine Steigerung der Steuerkraft. Auf dem Gebiete der Landstraßen-Unterhaltungskosten werden die Gemeinden, so weit sie Wegeunterhaltungs-Pflichtige sind, wesentliche Ersparnisse machen, da alle Transporte, soweit es irgend zulässig und angängig ist, der Bahn zufallen und die Chausseen somit vom Fuhrwerk erheblich entlastet werden.

Ein ganz bedeutender Vorteil ergibt sich für die Vororte und Landgemeinden aus der schon früher besprochenen Ansiedelung der Stadtbewohner. Ganz besonders bemerkenswerte

Ergebnisse weist die Gemeinde Heerdt bei Neuß a. Rh. auf. Durch die rheinische Bahngesellschaft, bezw. deren Bahn von Düsseldorf nach Krefeld, die den Charakter einer Überland- und Städtebahn trägt, ist das zur Gemeinde Heerdt gehörige Ackerland in wertvolles Baugelände umgewandelt worden. Eine nach vielen Tausenden zählende Bevölkerung, die ihre Beschäftigung in den nach dem gleichen Platze verlegten großen industriellen Unternehmungen findet, hat sich dort niedergelassen und in zahlreichen kleineren und größeren Häusern billige und gute Wohnungen gefunden.

Diesen zahlreichen Vorteilen, die den Vorort- und Landgemeinden aus der Verbindung mit den Städten erwachsen, stehen Nachteile überhaupt nicht gegenüber; desto unbegreiflicher muß es erscheinen, wenn noch immer zahlreiche Landgemeinden einen schnelleren Ausbau der Überlandbahnen durch Versagen von Unterstützung und Beteiligung verhindern. Dieses Verhalten der Landgemeinden hat ihre Ursachen in dem Umstand, daß nach Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes zahlreiche Vertreter von Kleinbahnunternehmern in Überschätzung der gebotenen Erleichterungen um Erteilung von Konzessionen zum Bahnbau ohne Gegenleistung der Gemeinden nachsuchten. Den zahlreichen früheren Angeboten entsprechend, fühlten sich die Landgemeinden auch zu der Annahme berechtigt, daß der Bau und Betrieb derartiger Bahnen dem Unternehmer hohen Gewinn abwerfe und stellten demgemäß ihre Bedingungen. Wo diese Forderungen zum Schaden der Landgemeinden nicht akzeptiert wurden, unterblieb der Bahnbau und kann jetzt in der Regel nur noch mit Unterstützung der Landgemeinde durchgeführt werden. Von den früher entstandenen Unternehmungen mußten demnach verschiedene ohne Unterstützung der Landgemeinden gebaut werden; wenn diese Unternehmungen trotzdem eine verhältnismäßig gute Dividende erzielen, so ist das auf die selten günstige Entwicklung der betreffenden Landgemeinden zurückzuführen. Dieser Fall liegt zum Beispiel bei der rheinischen Bahngesellschaft und der

Aachener Kleinbahngesellschaft vor. Bei dem geringen Interesse, das die Landgemeinden aber diesen Unternehmungen entgegenbringen, können die Gesellschaften andrerseits auf deren Bedürfnisse nur so viel Rücksicht nehmen, als es gleichzeitig im Interesse ihrer Aktionäre liegt. Hätten sich die Landgemeinden zur Zahlung eines Beitrages oder zur Übernahme einer gewissen Zinsgarantie verpflichtet, so würden die Gesellschaften, die bisher in erster Linie die Interessen ihrer Aktionäre wahrnehmen mußten, Einrichtungen und Maßnahmen treffen können, die in erhöhtem Maße der Landbevölkerung zugute kommen würden, wie den Bau von Laderampen für den Viehtransport, Güterschuppen, Einlegung von Güterzügen mit besonderen Tarifen usw. Der Bauer, der jetzt nach Gelegenheit suchen muß, um im Verein mit anderen seine Ware billig auf den städtischen Markt zu fahren, könnte dann auf den regelmäßigen Verkehr von Güterwagen rechnen und im größeren Maßstabe von Ackerbau zum lohnenden Gartenbau übergehen. Wir sahen schon früher von welch weitgehenden und nützlichen Folgen ein derartiger Wechsel für den Bauer sowohl, wie für die Gemeinde selbst ist. Die Gemeinde würde also nur einen Teil ihrer Mehrerträgnisse dazu zu verwenden haben, um dem Bahnunternehmen die Verbesserung der Verkehrsgelegenheit und eine Herabsetzung der Tarife zu ermöglichen. Je besser aber die Ausnützung der Betriebsmittel, desto eher wird den Bahngesellschaften die Einlage weiterer Wagen, oder die Einführung weiterer Tarifermäßigungen möglich werden, die dann wiederum die Erträgnisse der Landbewohner steigern und die Steuerkraft der ganzen Gemeinde heben müssen. Eine andere Folge der kurzsichtigen Gemeindepolitik, die glaubt, die Bahnunternehmungen am besten sich selbst überlassen und jede Garantieübernahme verweigern zu müssen, liegt in dem Umstande, daß diese Unternehmungen die bedeutenden Anlagekosten dadurch zu verringern suchen, daß sie sich den durch den Bahnbau bewirkten Wertzuwachs durch rechtzeitigen Ankauf großer Geländeabschnitte sichern.

Die rheinische Bahngesellschaft hat allein dadurch ihr volkswirtschaftlich so bedeutendes Unternehmen auf eine sichere Basis stellen können; da diese Gesellschaft gleichzeitig ein großes Interesse an einer schnellen Besiedelung und Nutzbarmachung der durch ihre Bahn aufgeschlossenen Gelände hat, so verkauft sie prinzipiell die ihr gehörigen Baustellen nur dann, wenn der Käufer sich verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist, in der Regel eines Jahres, das Terrain zu bebauen; damit erfüllt die Gesellschaft gleichzeitig die gemeinnützige Aufgabe, das Terrain der berufsmäßigen Spekulation zu entziehen.

Von den bestehenden Kleinbahnen können verschiedene Unternehmungen der Kategorie der Überland- und Städtebahnen zugerechnet werden — die bisher unter den „Straßenbahnen oder nebenbahnähnlichen Kleinbahnen" verzeichnet sind. Wir legen auf diese verschiedenen Benennungen keinen besonderen Wert, denn sofern die Bahnen überhaupt gebaut werden, ist es vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus ganz gleichgültig, welchen Namen man den betreffenden Bahnen beilegt. Trotzdem mag eine weitere Unterscheidung insofern gerechtfertigt erscheinen, als dadurch eine klarere Vorstellung von den, den betreffenden Bahnen zufallenden Aufgaben erleichtert wird. Wir haben demnach zu unterscheiden zwischen

Straßenbahnen, die dem Personenverkehr in einer Stadt dienen,

Überlandbahnen, die eine größere Stadt mit den nächsten Landgemeinden verbinden,

Städtebahnen, die zwei Städte miteinander verbinden,

nebenbahnähnliche Kleinbahnen, die Bahnen, die dem Verkehr von Landstädten untereinander dienen.

Zwischen den drei ersten Bahnen sind verschiedene Kombinationen möglich. Eine Überlandbahn wird in der Regel mit einer Straßenbahn zusammen betrieben werden, desgleichen wird eine Städtebahn gleichzeitig Überlandbahn und Straßenbahn sein können. In kleinen Städten, die für die

nächsten Landgemeinden keine besondere Bedeutung gewinnen können, werden Straßenbahnen schlechtweg verkehren. So betreibt die rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf gleichzeitig eine Straßenbahn in Düsseldorf und (außerhalb Düsseldorfs) eine Überland- und Städtebahn zwischen Düsseldorf und Crefeld. In jeder Stunde wird ein Wagen von Düsseldorf nach Crefeld abgelassen, der an zahlreichen Stationen auf dem Lande hält und ein zweiter, der die beiden Städte direkt verbindet und nur auf einer Landstation hält. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt maximal 40 km und soll, sobald die Genehmigung erteilt ist, auf 60 km erhöht werden.

Die Bahn zwischen Bonn und Cöln (Rhein-Uferbahn) —, die übrigens nicht nach den Vorschriften des Kleinbahngesetzes, sondern nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Nebenbahnen gebaut wird — wird gleichfalls halbstündlich einen Überlandverkehr und halbstündlich auf demselben Bahnkörper einen direkten Verkehr als Städtebahn zwischen Bonn und Cöln unterhalten und außerhalb der Städte mit ca. 80 km Geschwindigkeit fahren. Die Wagen werden wie die der Düsseldorf-Crefelder Bahn bis in das Stadtinnere geführt. Außerdem besteht zwischen den beiden Städten Bonn—Cöln eine am sogenannten Vorgebirge entlang führende Bahn, die Vorgebirgsbahn, die regelmäßig auf allen Landstationen hält, also die Aufgabe einer Überlandbahn versieht, jedoch keine so häufige Zugfolge hat, wie die Rhein-Uferbahn haben wird. Während die Düsseldorf-Crefelder und die Rhein-Uferbahn als elektrische Bahnen ausgebaut sind, bezw. ausgebaut werden, wird die Vorgebirgsbahn noch mit Dampf betrieben. Außer den genannten Bahnen besitzt die Stadt Cöln elektrische Vorortbahnen, die gleichfalls den Personen- und Güterverkehr aufgenommen haben. Infolge der Nichtbeteiligung der Landgemeinden an diesen letzten Unternehmungen hat die Stadt Cöln, um die notwendigen Abschreibungen für diese Linien sicher zu stellen, in den von diesen Bahnen aufgeschlossenen Gebieten bedeutende Landkäufe vorgenommen.

Die von den genannten Gesellschaften freundlichst zur Verfügung gestellten Zahlen bringen eine Bestätigung der vorangegangenen Behauptungen; die Vorgebirgsbahn ist durch das Zusammenwirken aller beteiligten Gemeinden als eine Aktien-Gesellschaft entstanden, und wohl als eine Folge der ersprießlichen gemeinsamen Tätigkeit aller Beteiligten konnte eine finanzielle Überlastung des gemeinnützigen Unternehmens vermieden werden. Der Personenverkehr weist seit 1899 eine stetige, der Güterverkehr eine rapid wachsende Zunahme auf, sodaß auch die Rentabilität in absehbarer Zeit eine recht befriedigende werden dürfte. Außerdem zeigen die allerdings erst für eine kurze Zeit zusammengestellten Zahlen über die nach Cöln erfolgte Milch- und Gemüseeinfuhr, daß die Landbewohner sich in steigendem Maße dem lohnenden Gartenbau- und der Milchwirtschaft zuwenden. Es betrug auf den Cöln-Bonner Kreisbahnen die

Einnahme aus

im Berichtsjahr	dem Personenverkehr in Mark	dem Güterverkehr in Mark	Total in Mark
1899	271 329.—		271 329.—
1900	275 588.—	22 373.—	297 961,—
1901	287 841.—	34 251.—	334 224.—
1902	304 349.—	108 894.—	447 484.—
1903	297 221.—	168 833.—	503 838.—
1904	308 926.—	206 605.—	558 314.—
1905	347 694.—	229 425.—	618 097.—

und die nach Cöln gelangte Einfuhr

im	Milch in t	Gemüse
1. Quartal 1903	188.—	—
1. „ 1904	325.—	—
1. „ 1905	389.—	—
2. Quartal 1903	247.—	228.—
2. „ 1904	313.—	770.—
2. „ 1905	440.—	450.—

im		Milch in t	Gemüse
3. Quartal	1903	223.—	1814.—
3. „	1904	316.—	2388.—
3. „	1905	?	?
4. Quartal	1903	261.—	11.—
4. „	1904	295.—	280.—
4. „	1905	?	?

Hieran anschließend wollen wir die Zusammenstellungen der Aachener Kleinbahn wiedergeben, soweit sie sich auf den Personentransport beziehen, der hier bei weitem eine größere Rolle spielt, als der Güterverkehr und der sich aus Gründen, die wir später angeben werden, immer noch weiter zu Gunsten des Personenverkehres verschiebt. Es beförderten danach die Aachener Kleinbahngesellschaft

im Jahre	auf 1 km bestehende Bahnlänge
1895	90 600 Personen
1896	89 000 „
1897	91 000 „
1898	80 000 „
1899	103 000 „
1900	117 000 „
1901	112 000 „
1902	113 000 „
1903	121 000 „
1904	129 000 „

In den Jahren, in denen die auf den Kilometer Bahnlänge beförderte Personenzahl einen Rückgang aufweist, wurde das Bahnnetz erweitert, sodaß die zunächst noch neuen Linien den Durchschnitt der auf dem Gesamtnetz beförderten Personenzahl vorübergehend herunterseßte. Die Einnahme aus dem Gütertransport erreichte auf der Aachener Kleinbahngesellschaft nur 2—3 Prozent der Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Von den Fortschritten des Düsseldorf-Crefelder elektrischen Bahnbetriebes gibt die folgende Tabelle ein Bild.

Es betrugen in den Jahren	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Die Summe der Transport-Einnahmen ca.	540 000	582 000	791 000	657 000	743 000	733 000
Anzahl der beförderten Personen ca.	2590000	3229000	3836000	4160000	4163000	3733000
Elektrische Licht- und Kraftabgabe an Private						
in Kilowattstunden	—	—	75 000	86 000	170 000	214 000
Einnahme daraus	—	—	18 008.—	19 736.—	34 551.—	37 120.—
Einnahme aus dem Marktverkehr	8 164.—	11 843.—	16 398.—	15 839.—	16 781.—	12 652.—
dem Güterverkehr	14 682.—	17 319.—	17 453.—	19 460.—	23 922.—	24 041.—

Neben den durch die Industrie und den Großhandel zum Versand gelangenden Gütertransporten spielen die Transporte der Landbevölkerung von Milch, Gemüse usw. immer noch eine unbedeutende Rolle. Je langsamer aber die Umwandlung von Ackerland in Gartenland erfolgt, desto später kommt der Bauer in den Genuß der seiner Arbeitskraft, seinem Kapital und den verbesserten Verkehrsverhältnissen entsprechenden höheren Revenuen. Häufig betrachtet er auch noch das Bahnunternehmen, — sofern seine Gemeinde nicht finanziell daran beteiligt ist, und in ihrem Kreise für Aufklärung sorgt —, als eine für ihn überflüssige oder gar schädliche Einrichtung, versucht den Betrieb der Bahn nach Möglichkeit zu erschweren und entschließt sich zu ihrer Benutzung nur im Notfalle. Die Folgen dieser Interesselosigkeit von Seiten eines großen Teiles der Landbevölkerung an den

Bahnunternehmungen findet denn auch ihren Ausdruck in den Betriebsergebnissen. Selbstverständlich wird nicht der Grad des Interesses der Landbewohner allein für die Gestaltung des Verkehres maßgebend sein, sondern es werden noch andere Einflüsse, insbesondere örtliche Verhältnisse zur vollständigen Aufklärung der Verschiedenheit dieser Betriebsergebnisse heranzuziehen sein. Während bei der Cöln-Bonner Kreisbahn, ein den verschiedenen Gemeinden gehöriges Unternehmen, der Gütertransport nahezu ebenso große Einnahmen brachte wie der Personenverkehr, verschiebt sich bei der Aachener Kleinbahngesellschaft und der Rheinischen Bahngesellschaft das Verhältnis zwischen beiden Einnahmequellen immer noch zu Gunsten des Personenverkehres; bei der Cöln-Bonner Kreisbahn, der Vorgebirgsbahn, wird aber namentlich der Umstand zu berücksichtigen sein, daß die mit Dampf betriebene Bahn eine große Steigerung der Fahrgeschwindigkeit nicht zuläßt. Auch ohne die Ergebnisse noch anderer Unternehmungen zum Vergleich heranzuziehen — hierzu können ohnehin nur die verhältnismäßig wenig zahlreichen Überlandbahnen in dem von uns begrenzten engeren Sinne in Frage kommen — glauben wir diese Betrachtung mit der Behauptung abschließen zu dürfen, daß eine im Interesse von Handel und Industrie geschaffene Eisenbahn, Klein- oder Überlandbahn einem Jeden Vorteil bringt, der seine Arbeitskraft, sein Kapital, in zweckentsprechender Weise auszunützen versteht, und daß dieses Verständnis namentlich auf dem Lande dadurch gehoben werden kann, daß sich ganze Gemeinden an dem Bau derartiger Überlandbahnen beteiligen, und durch das so begründete Interesse an den finanziellen Ergebnissen der Bahnen veranlaßt werden, gleichzeitig auf die Vorteile hinzuweisen, die sich für jeden einzelnen aus einer Benutzung der Bahn ergeben werden.

Wir haben bisher gesehen, welche allgemeinen Gründe für eine weitere Ausdehnung der Verkehrsmittel anzusehen sind und wollen jetzt daran erinnern, daß sich mit der Er-

füllung dieser Aufgabe die Lösung einer anderen von weitgehender sozial-politischer Bedeutung verbinden läßt: die Versorgung der ländlichen Bevölkerung mit elektrischer Energie.

Die Verwendung der Dampfkraft oder auch der Benzin-, Spiritus- und Diesel-Motoren erweist sich nur für die größeren Grundbesitzer und diejenigen Handwerker als rentabel, die bei einem bedeutenden Kundenkreis regelmäßig zahlreiche und größere Aufträge zu erledigen haben. Durch die Einführung der elektrischen Motoren, die neuerdings schon für $^1/_{100}$ Pferdekraft gebaut werden, ist es auch dem kleinen Handwerker ermöglicht worden, sich zahlreiche mechanische Hilfsmittel in größerem Maßstabe dienstbar zu machen. Die steigende Nachfrage nach diesen elektrischen Klein-Motoren legt ein beredtes Zeugnis für die Beliebtheit und die Bedeutung ab, deren sich diese Maschinen erfreuen, und die bezüglich der Einfachheit der Bedienung, des billigen Anschaffungspreises und des ökonomischen Betriebes ohne Konkurrenz dastehen. Dabei ist vorausgesetzt, daß die Kosten für Verlegung der Anschlußleitungen in maßvollen Grenzen bleiben, aber gerade in diesem Punkte ergaben sich bisher die Schwierigkeiten für den Anschluß der ländlichen Bevölkerung, die ein eigenes Elektrizitätswerk nicht besaßen, und infolge zu großer Entfernung von der nächsten Stadt bei der verhältnismäßig geringen Beteiligung auch nicht angeschlossen werden konnten. Diese Lage ändert sich sofort mit dem Bau elektrischer Überlandbahnen. Die subsidiäre Bedeutung, welche dieser Bahnbau dadurch gewinnt, daß er die billige Abgabe elektrischer Energie an die Landbevölkerung gestattet, wird je nach der Tätigkeit, dem Arbeitsdrange und dem Sinn für Fortschritte in den verschiedenen Gemeinden auch verschieden stark zur Geltung kommen. Gleichzeitig muß aber darauf hingewiesen werden, daß nun auch städtische Handwerker mit ihren Werkstätten auf das Land übersiedeln, und mit ihrem Gewerbebetriebe einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb vereinigen können. Die bessere, und dabei billigere Wohnungsgelegenheit, im

Vereine mit der leichteren Beschaffung zahlreicher Lebensmittel, und der gesünderen Beschäftigung bietet ein reichliches Entgeld für die, bei dem Bestehen von Überlandbahnen nur geringen Mühen und Kosten, welche der Transport von Rohstoffen und fertigen Waren von und nach der Stadt verursachen. In ganz besonderem Maße werden daher alle die Gemeinden den Anschluß an Überlandbahnen als einen großen Segen empfinden müssen, in denen eine Hausindustrie in größerem Umfange betrieben wird.

Nicht der Mangel genügender Arbeitsteilung, sondern die nur geringe Verwendung der Maschinenkraft hat die Hausindustrie gegenüber dem Fabrikbetrieb bisher immer mehr an Bedeutung verlieren lassen. Die größere Freiheit des Arbeiters in der Regelung seiner Arbeitszeit, und die Möglichkeit, seine Tätigkeit im Kreise und mit der Unterstützung seiner Familie auszuüben, und neben seinem Gewerbebetrieb einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb zu führen, sind Vorzüge, deren Erhaltung überall da wünschenswert erscheinen muß, wo die Art des Betriebes es gestattet. Insbesondere auf dem Gebiete der Konfektion, der Posamenten- und Textil-Industrie ist der Hausindustrie ein noch verhältnismäßig großes Arbeitsfeld geblieben. Dagegen wird die Hausindustrie hinter allen denen Fabrikbetrieben zurückstehen, wo große Kapitalkraft sich mit kühner Initiative verbinden muß, um auf dem Weltmarkte konkurrieren zu können. Mit diesen Einschränkungen behalten auch heute noch die Ausführungen von Werner v. Siemens auf der Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte im Jahre 1886 ihre Gültigkeit, wonach nicht eine Menge großer Fabriken in den Händen reicher Kapitalisten, sondern die Rückkehr zur Einzelarbeit das Endziel der Entwicklung des Zeitalters der Maschinen sei.

Dank dem tatkräftigen Eingreifen einzelner umsichtiger Männer hat die Einführung elektrischer Energie in verschiedenen kleinen Gemeinden hervorragend günstige Resultate zu verzeichnen. In der Heimat der Schiffchenstickerei, im sächsischen

Vogtlande macht die Verwendung elektrischer Kleinmotoren bemerkenswerte Fortschritte, sodaß die dort vornehmlich zu diesem Zwecke gegründeten Elektrizitätswerke infolge ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in Gemeindebetrieb übernommen wurden. Aber nicht nur im gewerblichen Mittelstand, sondern auch in der Landwirtschaft zeigt sich zunehmendes Interesse für die Verwendung elektrischer Energie. So hat sich in Bayern (Distrikt Ochsenfurt) eine bäuerliche Genossenschaft zur Verwendung elektrischer Energie gebildet, die bisher 6 Ortschaften mit elektrischem Licht und Kraftanlagen versieht. Die Berechnung der Ersparnis ergibt sich bei einem Grundpreis von 34 Pfg. für die Kilowattstunde wie folgt:

In den dort vorherrschenden Kleinbetrieben waren zum Dreschen vielfach noch Maschinen mit Handbetrieb gebraucht, deren Betrieb 10 Menschen erfordern. Die Dreschkosten für einen Zentner Hafer stellen sich dabei:

4 Mann à 2.— Mk. und Kost 1 Mk.	=	12.— Mk.
6 „ „ 1.20 „ „ „ 1 „	=	13.20 „
pro Tag		25.20 Mk.

Hierbei erdroschen in 9 Stunden: 25 Zentner Hafer — 1 Mk. Unkosten pro Zentner. — Jetzt stellen sich die Kosten:

2 Mann à 2.— Mk. und Kost 1 Mk.	=	6.— Mk.
2 „ „ 1.20 „ „ „ 1 „	=	4.40 „
Sa.		10.40 Mk.
Stromverbrauch inklusive Verzinsung à Stunde 75 Pfg.	=	6.75 „
		17.15 Mk.

Hierbei erdroschen in 9 Stunden: 40 Zentner Hafer — 43 Pfg. Unkosten pro Zentner.

Noch bemerkenswertere Resultate hat die Compagnie électrique de la Loire in St. Etienne zu verzeichnen, wo sich die Einführung der mechanischen Webstühle mit elektrischem Betriebe in folgender Weise entwickelte:

Im Jahre	Zahl der Webstühle
1893	75
1896	865
1899	4400
1901	7000

Es wurde bereits ausgeführt, wie den Landgemeinden durch die mittelst Überlandbahnen hergestellte häufige Verbindung mit den Städten neue Lebenskraft zugeführt wird; es kann ferner wohl nicht bestritten werden, daß die Verwendung von elektrischer Energie zu Licht und Kraftübertragungszwecken im gewerblichen und landwirtschaftlichen Betriebe ein weiteres Moment zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Landgemeinde und zur Hebung des allgemeinen Wohlstandes sein muß. Wir haben somit einen neuen Gesichtspunkt gewonnen, der den Bau elektrischer Überlandbahnen in möglichst ausgedehntem Maße als eine vom sozial-politischen Standpunkte aus betrachtete Aufgabe von bedeutender Tragweite erscheinen läßt.

Auch unter den bestehenden Bahngesellschaften haben wir bereits einige, welche die Abgabe elektrischer Energie an Private in ihr Gesellschaftsstatut aufgenommen haben. So entnehmen wir den Geschäftsberichten der Hannoverschen Straßenbahn-Aktien-Gesellschaft, die bekanntlich bedeutende Vorortlinien besitzt und dadurch den Charakter einer Überlandbahn trägt, folgende Zahlen über Stromabgaben an Private:

im Jahre waren angeschlossen	Glühlampen	Bogenlampen	Pferdekräfte	und erbrachten zusammen Einnahmen
1899/00	9327	70	487	63 959
1900/01	14 482	96	1798	150 955
1901/02	19 175	161	3128	201 283
1902/03	21 478	166	4752	249 126
1903/04	26 336	176	6341	319 638

bei einer Gesamt-Einnahme von ca. 4 160 000 Mk.

Wir wollen schließlich noch die Resultate des rheinisch-westfälischen Elektrizitätswerkes in Essen a. Ruhr mitteilen, welche sich lediglich mit der Stromabgabe für Licht- und Kraftzwecke befaßt, das aber Lieferantin für verschiedene Gemeinden ist, und von dessen Angaben über die in den letzten Jahren erfolgten Anschlüsse man einen Rückschluß auf das auch in den Landgemeinden steigende Bedürfnis nach elektrischer Energie machen kann. Es betrug danach:

im Jahre	der Stromabsatz in Kilowattstunden für Licht	Kraft	Insgesamt
1900/01	1 155 011	1 621 657	2 776 668
1901/02	1 808 602	1 909 621	3 778 223
1902/03	2 342 508	2 704 370	5 046 878
1903/04	3 154 300	3 728 448	6882 748

Wir sehen also, daß die Verwendung elektrischer Energie sowohl in landwirschaftlichen, wie in gewerblichen Kleinbetrieben in stetig steigendem Maße in Aufnahme kommt, und wir dürfen wohl wieder behaupten, daß in ländlichen Kreisen das Verständnis für die dadurch zu erzielenden Vorteile desto schneller und umfassender geweckt wird, je größer das Interesse der Kommunen selbst an dem Unternehmen ist.

Nachdem bisher gezeigt wurde, welche Folgen der Bau von elektrischen Überlandbahnen für die Straßenbahngesellschaften, für die Städte und die Landgemeinden haben, wenden wir uns der Frage zu, wo der Bau derartiger Bahnen zunächst in Angriff zu nehmen ist. Da derartige Unternehmungen bekanntlich die Beschaffung großer Baukapitalien erfordern und diese Kapitalien nur allmählich zur Verfügung gestellt werden können, so wird man, — wie wir das schon bei den Eisenbahnen und Kleinbahnenbau sahen —, mit denjenigen Strecken beginnen, bei denen das Bedürfnis danach am größten, und ein rentabler Betrieb am wahrscheinlichsten ist. Die Grundbedingungen hierfür sind in den am dichtesten bevölkerten Gemeinden, und in der Nähe der größten Städte zu suchen, wo die Bevölkerung infolge der verschärften Kon-

kurrenz zu intensiver Arbeit und zur Ausnützung aller denkbaren Hilfsmittel gezwungen ist. Der Verkehr auf den Bahnen wird sich um so dichter gestalten, je mehr neue Hilfsquellen dadurch aufgeschlossen werden, und je vielseitiger die Bedürfnisse sind. Die Erfüllung dieser Bedingung wird dort am ausgesprochensten sein, wo zwei bedeutendere Städte gleichzeitig in Frage kommen, sodaß die zwischen ihnen gelegenen Landgemeinden sowohl in der einen, wie in der anderen Stadt ihre Interessen vertreten und ihre Ein- und Verkäufe besorgen können. Auf diese Weise entstehen denn auch die Kombinationen von Überland- und Städtebahnen, von denen wir schon gesprochen haben. Während die ersteren den Verkehr der Landgemeinden mit den beiden in Frage kommenden Städten zu vermitteln haben, dienen die Städtebahnen dem direkten Verkehr zwischen beiden Städten, der allerdings voraussetzt, daß die Fahrgeschwindigkeit so gesteigert werden kann, daß die elektrischen Bahnen bezüglich der Fahrzeit mit den Lokalzügen der Hauptbahnen konkurrieren können. Hierzu ist keineswegs überall ein eigener Bahnkörper erforderlich, vielmehr wird es auf breiten Chausseen möglich sein, durch Verlegung eines Bordsteines den von der elektrischen Bahn benötigten Platz von dem für den Wagenverkehr erforderlichen Teil so zu trennen, daß auf dem um die Höhe des Bordsteines zu erhöhenden Bahnterrain die elektrischen Wagen ohne Gefahr für die auf der Straße verkehrenden Wagen betrieben werden können. Die praktische Durchführung einer derartigen Anlage erfolgt zur Zeit in dem von der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft für Rechnung der Landgemeinden ausgeführten Ausbau ihrer Überlandbahnen, die nach Beendigung der Arbeiten einschließlich der bestehenden 90 km eine Länge von 150 km haben werden.

Bestimmtere Angaben darüber, wo der Bau von Überlandbahnen am Platze ist und wo noch nicht, lassen sich bei dem verschiedenen Charakter, und bei den, je nach dem Vorwiegen von Industrie, Handel oder Landwirtschaft, verschie-

denen Lebensgewohnheiten der deutschen Bevölkerung nicht machen. Es wird von Fall zu Fall zu entscheiden sein, welcher Nutzen sich aus der Anlage des neuen Verkehrsmittels für die Landgemeinde, und welche Folgen sich für die Städte ergeben werden. Entsprechend der Bewertung dieser Interessen wird auch die Höhe der Beteiligungsziffer am Baukapital zu bemessen sein.

Vor allem müssen die Landgemeinden die Hoffnung aufgeben, den Anschluß an Überlandbahnen ohne ihre Beihilfe bezw. ohne Leistung eines Zuschusses zu erreichen, oder gar ein derartiges Unternehmen im Interesse der Gemeindekasse besonders belasten zu können. Die Erfolge bezw. Ergebnisse der bisher gebauten Kleinbahnen sollten die Landgemeinden davon überzeugt haben, daß deren Bedeutung in weit höherem Maße in der Verbreitung indirekter Vorteile liegt, und daß sie ein Mittel zur Kräftigung der wirtschaftlichen Lage im allgemeinen sind, daß sie aber unter den bisherigen Umständen keine Anziehungskraft mehr auf das Privatkapital ausüben können, dessen Unterstützung aber nicht zu vermeiden sein wird.

Wir wenden uns zu der Frage, welche Beihilfe und Zuschüsse man vom Staate erwarten kann und muß; zur Beantwortung dieser Frage machen wir uns unsere Ausführung zu Nutze, welchen die staatliche Unterstützung von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zu Grunde lag. Es wurde dabei ausgeführt, daß der Staat die Interessen der Gesamtheit wahrzunehmen hat, und ein auf einen engeren Wirkungskreis beschränktes Unternehmen nur so weit durch die Hergabe von Kapitalien unterstützen sollte, als ihm selbst dadurch auf anderem Gebiete ein entsprechender Vorteil erwächst. Im Ausnahmefalle muß dem Staate selbstverständlich das Recht zugesprochen werden, im Interesse einer ausgleichenden Gerechtigkeit über das Normalmaß hinaus eine Unterstützung zu bewilligen. Aus dem in Preußen bestehenden Kleinbahn-Fonds werden aus Staatsmitteln Beiträge nur dann bewilligt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Das betreffende Bahnunternehmen muß von den zuständigen Behörden gemäß § 1 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 als Kleinbahn anerkant sein.
2. Die Bahnen dürfen nicht in der Hauptsache dem Vorteile einzelner Verkehrsinteressenten, vor allem nicht lediglich dem Personenverkehr der Großstädte und ihrer Vororte dienen.
3. Außer dem öffentlichen Interesse ist auch die Wahrscheinlichkeit eines, wenn auch nur mäßigen, Betriebsüberschusses nachzuweisen.
4. Voraussetzung ist ferner die Leistungsfähigkeit des Unternehmers, und eine Beteiligung der Provinzen, Kreise und der zunächst Beteiligten. (Unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens, bezw. Beschaffung der zum Erwerbe erforderlichen Mittel.)

Die vorstehend genannten Voraussetzungen werden von Überland- und Städtebahnen jedenfalls erfüllt, sodaß grundsätzlich keine Bedenken gegen die Gewährung staatlicher Mittel aus dem Kleinbahnenfonds erhoben werden können. Bezüglich der Höhe dieser Unterstützungsbeiträge wird man nach dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung der im staatlichen Interesse in diesem Falle angewandt werden sollte, auch zu berücksichtigen haben, daß der, für unsere Hauptbahnen vielfach unrentable Lokalverkehr durch Überland- und Städtebahnen wesentlich entlastet werden kann und wird, sofern die maximale Fahrgeschwindigkeit der Bahnen nach oben nicht zu engherzig begrenzt wird, und daß schließlich auch diese Bahnen gleich den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen die Rolle von Zubringer-Bahnen übernehmen werden.

Wir wenden uns zu den indirekten Unterstützungen, die von staatlicher Seite im Interesse einer möglichst weiten Ausdehnung von Überland- und Städtebahnen gefordert werden müssen.

1. Verleihung des Enteignungsrechtes für alle Grundstücke, die zur Anlage der Bahn unbedingt erforderlich

sind, gleichzeitig mit Erteilung der Konzession zum Bahnbau.

2. Beschleunigung des Konzessionsverfahrens durch mündliche kontradiktatorische Verhandlungen.
3. Angemessene Entschädigung für die der Reichspostverwaltung etwa zu leistenden Dienste.
4. Eine möglichst lang bemessene Konzessionsdauer, in Verbindung mit der Verpflichtung, zur Zahlung einer, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden, Entschädigung bei Ausübung des Rückkaufrechtes.
5. Abgaben und Gebührenfreiheit (Aktienstempel).
6. Gewährung von Vorzugstarifen auf den Staatsbahnen für diejenigen Transporte, die für den Bahnbau erforderlich sind.

Wenn vom Standpunkte der Allgemeinheit aus betrachtet, eine genaue Bemessung der den Bahngesellschaften gewährten direkten Unterstützungsbeiträge gerechtfertigt erscheint, so muß es doch andererseits als billig bezeichnet werden, den, wenn auch nur in engeren Gebieten gemeinnützigen Verkehrsunternehmungen die oben genannten indirekten Staatsunterstützungen in vollem Maße zugute kommen zu lassen.

Wir wenden uns zu der Frage, in welcher Weise die Provinzen ihre Interessen an den Überland- und Städtebahnen am zweckentsprechenden zu bekunden haben werden.

Den Bau nebenbahnähnlicher Kleinbahnen, vereinzelt auch den städtischer Straßenbahnen, förderten die Provinzen, entsprechend den, in den einzelnen Provinzial-Landtagen gefaßten Beschlüssen, bisher durch Darlehen, Übernahme der Zinsen für das Baukapital oder Leistung von Betriebs-Zuschüssen, Beihilfen à fonds perdu, direkte Beteiligung in Aktien und durch die Erlaubnis zur unentgeltlichen Benutzung der Provinzial-Chausseen. Die Voraussetzungen für die genannten Beteiligungsarten sind im wesentlichen dieselben, wie die, von denen der Staat seine Unterstützung abhängig macht.

Die Anteilnahme der Provinzial-Landtage an dem Bau von neuen Verkehrsmitteln ist erfreulicherweise im Wachsen begriffen, sodaß nichts anderes zu wünschen übrig bleibt, als daß diese Bewegung fortbesteht, und daß das Interesse sich nun auch auf die Überland- und Städtebahnen überträgt.

Wie bereits ausgeführt, ist von Seiten der Kreise und Zunächstbeteiligten für den Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Verhältnis zu den daraus gezogenen Vorteilen am wenigsten geschehen, und zwar infolge der überaus günstigen Angebote, die ihnen zu Beginn der Bautätigkeit von Seiten zahlreicher Privat-Unternehmer gemacht wurden. Wir wiesen bereits nach, daß die bisher eingeschlagenen Wege verlassen werden müssen, wenn die Entwicklung des Verkehrswesens nicht gewaltsam unterdrückt werden soll. Da der Hauptnutzen aus dem Bau von Überlandbahnen den Landgemeinden und den dort ansässigen Zunächstbeteiligten zufällt, so müssen auch von deren Seiten die größten Lasten, bezw. das größte Risiko übernommen werden. Wenn unter weitgehender Beteiligung dieser Interessenten ein Bahnunternehmen auf eine finanziell gute Grundlage gestellt werden kann, die einen rentablen Betrieb ermöglicht, und wenn finanziell günstige Ergebnisse nicht etwa bereits vertragsmäßig dadurch illusorisch gemacht werden, daß dem Bahnunternehmen für derartige Fälle höhere Lasten auferlegt werden, dann kann auch bei dem Bau von Überlandbahnen wieder auf eine größere Beteiligung des Privatkapitales gerechnet werden. Zu einer Beteiligung der Kreise und Zunächstbeteiligten gehört neben der kostenlosen Beschaffung der zum Bahnbetrieb erforderlichen Grundstücke vor allem auch die Übernahme der gesamten Wege-Unterhaltungskosten, die, wie bereits ausgeführt, nach Einführung des Bahnbetriebes durch Entlastung der Chausseen von Fuhrwerken wesentlich geringer werden; die hierdurch entstehenden Ersparnisse können dem Bahnunternehmer auch dadurch zugute gebracht werden, daß die Wege unterhaltungspflichtigen Gemeinden auch Arbeiter für die Instandhaltung

der von der Bahn benützten Teile stellen. Wären die Bahnen im Gemeindebesitz, so würden die Gemeinden die Ersparnisse an Wege-Unterhaltungskosten eo ipso ihrem Bahnunternehmen zugute bringen. Es kann also nur als eine Forderung der Gerechtigkeit bezeichnet werden, wenn man von den Gemeinden verlangt, einem vornehmlich gemeinnützigen und insbesondere ihren eigenen Zwecken dienenden Unternehmen auch die dadurch ermöglichten Ersparnisse in Anrechnung zu bringen. Da nach unsren Voraussetzungen die Gemeinden selbst durch Aktienbesitz an den Bahnunternehmungen beteiligt sind, so würde eine etwa unerwartet hohe Rente ihnen entsprechend der Beteiligungsziffer wieder zugute kommen. Auf den Einwand, daß die Landgemeinden selten über ein bedeutenderes Kapital verfügen, das sie in den Dienst einer Überlandbahn stellen können, wäre zu erwidern, daß durch unsere Hypothekenbanken, oder durch Vermittelung der Bauunternehmer leicht Kapitalien beschafft werden können, wenn die Landgemeinden eine Zinsgarantie übernehmen. Die zur Übernahme dieser Zinsgarantie erforderlichen jährlichen Beträge müßten den Steuereinkünften der betreffenden Landgemeinden entnommen werden.

Diese Forderung führt uns zu einer anderen Beantwortung der schon früher aufgeworfenen Frage, wo der Bau von Überland- und Städtebahnen ausführbar ist und wünschenswert erscheinen muß:

Überall dort, aber auch nur dort, wo die Kapitalkraft der zur Zahlung von Gemeindesteuern Verpflichteten durch den Bau der Bahnen so gesteigert wird, daß durch den Mehrertrag an Steuereinkünften die Differenz gedeckt werden kann, die zwischen der übernommenen Zinsenlast (Zinsgarantie) und dem nach erfolgten Abschreibungen verbleibenden reinen Betriebsüberschuß noch bestehen bleibt.

Hierbei darf selbstverständlich nicht vergessen werden, daß etwaige Ersparnisse an Wege-Unterhaltungskosten in geeigneter und gerechter Weise bei der Verrechnung zu berücksichtigen

sind. Es bleibt dann noch zu beachten, daß das neue Verkehrsmittel noch allen denjenigen Vorteile bringt, deren Gesamteinkommen nicht die von den Gemeinden angesetzten unteren Grenzen erreichen, und die deswegen zur Besteuerung überhaupt nicht herangezogen werden. Wo derartige Verhältnisse vorwiegen, würde zu erwägen sein, ob und bis zu welchem Betrage die Übernahme einer Zinsgarantie durch die Provinzen angebracht erscheinen kann.

Man darf selbstverständlich nicht erwarten, daß die Mehreinnahmen an Steuern bereits im ersten Jahre denjenigen Betrag erreichen, der zur Erfüllung der Garantie-Übernahme erforderlich ist, da die Entwicklung der Landgemeinden im allgemeinen nur allmählich fortschreiten wird.

Es muß hier an eine weitere Möglichkeit erinnert werden, die die Beschaffung der, zur Erfüllung der Garantie-Übernahme erforderlichen Mittel zu erleichtern geeignet ist, und unter Umständen sogar die Übernahme einer Zinsgarantie nicht erforderlich macht.

Schon gelegentlich der Besprechung der Nachteile, die der Bau der Straßenbahn nach Vororten von Berlin für die finanziellen Ergebnisse von Berlin zur Folge hatte, wurde die Erhebung einer Umsatz- und Wertzuwachssteuer auf die in den Vorortsgemeinden getätigten Grundstücksverkäufe zu Gunsten der Großstadt erwähnt. Dieselbe Maßnahme kann selbstverständlich auch in denjenigen Landgemeinden getroffen werden, die durch den Bau der Überland- und Städtebahnen dem Verkehre aufgeschlossen werden. Die Höhe der zu erhebenden Steuern wird unter Berücksichtigung der ortsüblichen Grundstückspreise und der zu erwartenden Umsätze festgesetzt werden müssen. Es kann ferner nicht unberücksichtigt bleiben, ob durch einen derartigen Bahnbau ein zur Ansiedlung besonders geeignetes Gebiet aufgeschlossen wird, sodaß die Steuererträgnisse der Landgemeinde auf Kosten der städtischen Einkünfte wachsen werden, oder ob eine Ansiedelung in Vorortsgemeinden unwahrscheinlich ist, da im Stadtgebiete selbst

ausgedehnte preiswerte Grundstücke liegen, die eine Anlage von Villen mit größeren Gärten gestatten.

Aber nicht nur die Höhe der Steuern wird dem Charakter der einzelnen Gemeinden angepaßt werden müssen, sondern auch für deren Verrechnung werden verschiedene Grundsätze in Anwendung zu kommen haben, je nach der Größe und Kapitalkraft der Gemeinden. Wir wollen hier nur zwei Möglichkeiten erwähnen:

1. Die Erhebung dieser Steuern geschieht lediglich zu Gunsten der Landgemeinde, die dann die Erträgnisse mit bei der Erfüllung der zu übernehmenden Zinsgarantie verrechnet.
2. Die Erträgnisse dieser Steuern werden von den Landgemeinden erhoben und demnächst dem Bahnunternehmen zugeführt; dafür wird dann die Höhe der Zinsgarantie entsprechend der erwarteten, aber ungeachtet der tatsächlich abgeführten Steuern um einen bestimmten Betrag herabgesetzt.

Im ersten Falle behalten die Gemeinden das durch die Höhe der übernommenen Zinsgarantie begrenzte Risiko, und haben dagegen die, je nach den Terrain-Verkäufen verschiedenen Einnahmen aus Umsatz- und Wertzuwachssteuer. Im zweiten Falle wird das durch die Übernahme einer Zinsgarantie bedingte Risiko weiter durch Herabsetzung der Garantiesumme begrenzt (sofern nicht die Zinsgarantie ganz fortfallen kann), dafür verzichten die Landgemeinden aber auf etwaige Mehrerträgnisse der Umsatz- und Wertzuwachssteuer.

Für die kapitalärmeren Landgemeinden wird die Übernahme einer Zinsgarantie unter Umständen weniger angenehm sein, wie die Erhebung einer Umsatz- und Wertzuwachssteuer, deren Erträgnisse an das Bauunternehmen abzuführen sind, da sie im ersten Falle ein im Verhältnis zu ihren Einnahmen großes Risiko übernehmen, das sie im anderen Falle mehr oder weniger auf den Unternehmer der Überlandbahnen abwälzen können, da ja der Ertrag der Umsatz- und Wertzu-

wachssteuer nicht im voraus ermittelt, sondern nur annähernd geschätzt werden kann. Dieser Ertrag kann natürlich kleiner oder größer, als veranschlagt, ausfallen. Im ersteren Falle gewinnen die Landgemeinden auf Kosten der Bauunternehmer, im letzteren Falle umgekehrt.

Daher werden größere Landgemeinden mit bedeutenderer Kapitalkraft, in deren Jahresbudget die zu übernehmende Zinsgarantie keine bedeutende Rolle spielt, und durch Ersparnis an Wege-Unterhaltungskosten noch verringert wird, eher dazu geneigt sein, die Umsatz- und Wertzuwachssteuer für die Gemeindekasse zu erheben, deren Ergebnisse sie für das übernommene Risiko im Laufe der Jahre entschädigen dürfte.

Es bleibt die Möglichkeit, beide Modalitäten in gewisser Weise nach gegenseitiger Übereinkunft zu vereinigen, insofern zum Beispiel dem Bahnunternehmen die Einkünfte aus den genannten Steuern nur bis zur Höhe der zu übernehmenden Garantiesumme zugesprochen werden, mit der Verpflichtung, daß etwaige Fehlbeträge der ersten Jahre durch Überschüsse späterer Jahren zu ersetzen sind. Mit einer derartigen Bestimmung würden die Landgemeinden an dem Umsatz und Wertzuwachs der in ihrem Gebiete liegenden Grundstücke beteiligt bleiben. Andererseits müßte den Bahnunternehmungen für das mit dieser Bestimmung übernommene Risiko ein Entgeld etwa in der Heraufsetzung der Garantiesumme oder in irgend einer anderen Weise gewährt werden.

Der Bau von Überland- und Städtebahnen, der nach den bisherigen Ausführungen in bedeutendem Umfange erstrebenswert erscheinen muß, erfordert zu seiner Durchführung bedeutende Kapitalien, deren Beschaffung je nach den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen auf größere oder geringere Schwierigkeiten stoßen muß. Die von den Wirtschafts-Theoretikern angestellten Untersuchungen über unsere allgemeinen Wirtschaftskrisen haben zu dem Ergebnis geführt, daß die Gründe hierfür nicht in einer Überproduktion (der durch die Kartelle vorgebeugt wird) noch in einer Unterkonsumtion,

sondern darin zu suchen sind, daß häufig die Rücklage von Ersparnissen zeitlich weit von deren produktiver Anlage auseinander fällt. Auf eine Ansammlung von Kapital folgt naturgemäß ein Rückgang des Zinsfußes; hierdurch wird die Erweiterung verschiedener Fabrikationsbetriebe veranlaßt, die von vielen Seiten gleichzeitig vorgenommen, allmählich größere Anforderungen an den Kapitalmarkt stellen, als durch die frühere Ansammlung von Kapital und die inzwischen noch hinzugekommenen Ersparnisse gedeckt werden können. Eine Folge des geringeren Kapital-Angebotes ist die Steigerung des Zinsfußes, der die Anschaffung neuer Produktionsmittel, die häufig unter Inanspruchnahme von Kredit erfolgen muß, unzweckmäßig erscheinen läßt und unrentabel macht. Der geringeren Nachfrage nach Produktionsgütern, infolge deren in diesen Betrieben weniger Arbeiter beschäftigt werden können, folgt ein geringerer Beschäftigungsgrad, der für die konsumtionarbeitenden Betriebe, da die Nachfrage nach Konsumtionsgütern von der wirtschaftlichen Lage derjenigen Unternehmungen abhängt, die Produktionsgüter fabrizieren.

Der auf eine Periode des Aufschwungs mit Notwendigkeit folgende Rückgang der Konjunktur wird in seinen Folgen nie ganz beseitigt, wohl aber durch geeignete Verteilung der Aufträge gemildert werden können. Hierzu scheint im besonderen Maße der Staat befähigt, da er in höherem Maße wie jeder andere Unternehmer auf Konjunktur-Gewinne verzichten und die Erweiterung seiner Betriebe, bezw. seiner Beteiligung an Verkehrsunternehmungen in gewissen Grenzen verschieben kann. Diese Möglichkeit ist dem Staate dadurch gegeben, daß er mit der Gewährung von direkten Zuschüssen bei dem Bau von Überland- und Städtebahnen während der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwunges zurückhält, um sie in desto reichlicherem Maße mit dem Einsetzen des wirtschaftlichen Rückschlages zur Verfügung zu stellen. Der Staat soll also nicht die Periode eines Aufschwunges künstlich verlängern und gewissermaßen dadurch die Gründung neuer Unternehmungen,

die eine wirtschaftliche Berechtigung nicht haben, unterstützen, sondern die Folgen der unvermeidlichen Depression durch Unterstützung des Marktes, durch Erteilung von Aufträgen, durch Förderung des Baues von Verkehrsmittel usw. mildern. Die so ins Leben gerufenen Verkehrsmittel werden ihren Betrieb dann allerdings zu einer Zeit eröffnen müssen, die bei anderen Unternehmungen einen Stillstand, oder sogar einen Rückgang der sonst steigenden Betriebseinnahmen ausweist, dagegen werden sie eine reichliche Entschädigung darin finden, daß das Unternehmen zu einer Zeit sinkenden Zinsfußes, sinkender Arbeitslöhne und sinkender Materialpreise gebaut werden konnte. Überdies werden auch die Betriebseinnahmen der Bahnen um so geringeren Schwankungen in ihrer Progression ausgesetzt sein, je wirkungsvoller man einem übermäßig schnellen Aufschwunge und den Folgen des wirtschaftlichen Niederganges entgegenarbeiten kann.

Lebenslauf.

Ich, Friedrich A. Bodenstedt, bin am 6. Oktober 1875 in Berlin als Sohn des Direktors der „Bank für Handel und Industrie" geboren. Über meine Ausbildung und bisherige Tätigkeit habe ich folgende Angaben zu machen:

Meine Schulausbildung erhielt ich auf dem „Französischen Gymnasium" und später auf dem „Joachimsthal'schen Gymnasium" in Berlin, das ich mit dem Zeugnis für Ober-Sekunda verließ, um mich einem praktischen Berufe zu widmen. Die Reifeprüfung legte ich im Februar 1905 vor einer Kommission des Kgl. Provinzialschulkollegiums von Kassel ab. Im Jahre 1894 bezog ich die Kgl. Sächsische Gewerbeakademie in Chemnitz, dessen auf $3^1/_2$ Jahre berechneten Lehrkursus ich absolvierte; damit erwarb ich mir gleichzeitig die Berechtigung zum Studium auf den sächsischen Hochschulen. Während meine Tätigkeit in Chemnitz vorwiegend dem Studium der Technik und der Naturwissenschaften gewidmet war, beschäftigte ich mich an der Technischen Hochschule in Dresden von 1897—1899 vornehmlich mit gewerberechtlichen und nationalökonomischen Fächern. Während der zwei folgenden Jahre war ich in Paris tätig; nachdem ich mich zunächst dem Studium der französischen Sprache gewidmet hatte, hörte ich im zweiten Semester auf der „École libre des sciences politiques" Vorträge über praktische Nationalökonomie und war gleichzeitig an der École supérieure d'Electricité im Laboratorium tätig. Im folgenden Jahre beschäftigte ich mich ausschließlich mit dem Studium der

UNIV. OF CALIFORNIA

Elektrizität an der genannten Schule, die ich in der vorgeschriebenen Zeit von zwei Semestern absolvierte. (Da an der École supérieure d'Electricité fast ausschließlich die Absolventen der verschiedenen technischen Hochschulen studieren, so ist die Studienzeit auf zwei Semester beschränkt.)

Im Anschluß an meine Pariser Tätigkeit siedelte ich nach London über, widmete mich dort wiederum zunächst dem Studium der englischen Sprache und arbeitete dann im Sommer-Semester 1902 im Pender Electrical Laboratory des University College.

Im Jahre 1903 nahm ich eine Stellung im Technischen Bureau der Siemens-Schuckert-Werke in Berlin an und blieb hier bis zum Oktober 1904.

Im Winter-Semester 1904 nahm ich von neuem an der Universität Gießen das Studium der Nationalökonomie und zwar unter der Leitung von Herrn Professor Biermer, auf und beschäftigte mich gleichzeitig mit der Entwickelungsgeschichte der deutschen Kleinbahnen. Im Anschluß hieran vollendete ich die Arbeit über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Überland- und Städtebahnen, meine Promotionsschrift.

Fr. A. Bodenstedt.

YC 91364

310398

HE 3840
.B7

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY